Das Postwesen in Basel
unter dem
Kaufmännischen Direktorium
(1682—1798)

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doctor rer. pol.

der hohen philosophischen Fakultät der Universität Basel

vorgelegt

von

Carl Baumann

aus Basel.

Weinfelden

A.-G. Neuenschwander'sche Verlagsbuchhandlung

1927

Das Postwesen in Basel
unter dem
Kaufmännischen Direktorium
(1682—1798)

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doctor rer. pol.

der hohen philosophischen Fakultät der Universität Basel
vorgelegt

von

Carl Baumann
aus Basel.

Weinfelden
A.-G. Neuenschwander'sche Verlagsbuchhandlung
1927

Genehmigt von der philologisch-historischen Abteilung der philosophischen Fakultät auf Antrag des Herrn

Prof. Dr. Julius Landmann.

Basel, den 12. Juni 1926.

Prof. Dr. H. Bächtold,
Dekan.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

INHALTSVERZEICHNIS.

	Seite
Vorwort	1
I. Das Kaufmännische Direktorium und das Postamt	1
II. Das Postamt	6
1. Die Organe der Post	6
2. Der Postbetrieb	17
III. Die Postpolitik des kaufmännischen Direktoriums	23
1. Einleitung	23
a) Die Usancen des Postverkehrs	23
b) Das mitteleuropäische Verkehrsnetz	27
c) Die Postverhältnisse in Mitteleuropa	35
2. Die Grundsätze der Postpolitik	40
3. Die Verteidigung des Postregals	47
4. Der Aufschwung des Basler Postverkehrs	88
5. Die Geschichte der letzten Jahrzehnte	126
IV. Anhang	144
1. Literaturverzeichnis	144
2. Zitate	144

VORWORT

Der Verfasser hatte sich ursprünglich, auf Anregung seines verehrten Lehrers, Herrn Professor Dr. J. Landmann, die Aufgabe gestellt, eine Abhandlung über das kaufmännische Direktorium zu schreiben. Die Fülle des Materials liess aber eine solche Aufgabe als Dissertation zu gross erscheinen, und die Folge davon war eine Beschränkung auf das Postwesen.

Als Quellen kamen in der Hauptsache die Protokolle des kaufmännischen Direktoriums in Betracht. Die 26 Protokollbände enthalten beinahe zur Hälfte Mitteilungen über das Postwesen der Stadt Basel. Allein, wer irgendwie hofft, Material über den technischen Betrieb, über das „Leben" der Post darin zu finden, wird arg enttäuscht sein. Diese Protokolle berühren fast ausschliesslich nur die Beziehungen der Basler Post zu den auswärtigen Postämtern. Die mannigfaltigsten Streitigkeiten mit den fremden Postinteressenten, sei es wegen der Kurse, der Porti usw., finden in den Protokollen ihren Niederschlag. Das braucht uns eigentlich nicht weiter zu verwundern, wenn man sich die Stellung des Direktoriums zur Post vergegenwärtigt! Seine Aufgabe war nicht den technischen Betrieb zu regulieren, es kontrollierte ihn nur. In seltenen Fällen war der eigentliche Postbetrieb Gegenstand der direktorialen Verhandlungen, beispielsweise wenn sich Misstände ergaben oder Klagen der Postangestellten laut wurden. Der Sekretär konnte dann die entsprechenden Bemerkungen in seinen Protokollen einflechten. Leider kam es sehr selten vor! Das „Leben" der Post berührte kaum den direktorialen Wirkungskreis; im Vordergrund standen vielmehr die Verhandlungen mit den auswärtigen Postämtern. Das Direktorium allein schloss Verträge mit auswärtigen Postinteressenten ab und führte die dazu notwendigen Verhandlungen. Es ist der eigentliche Leiter der *Postpolitik*. Aus dem Handeln

und Verhandeln des Direktoriums lassen sich daher die postpolitischen Grundsätze herauslesen. Es ergab sich aus dem Charakter des Materials von selbst, dass wir uns die Darstellung dieser Postpolitik zur Aufgabe machten. Die Darstellung der städtisch-direktorialen Postpolitik soll das Wesentliche unserer Arbeit ausmachen. Die Darstellung des technischen Betriebes musste deshalb zurücktreten. Das „Leben" der Post, wie es der erste Teil der vorliegenden Arbeit darstellt, ist darum recht lückenhaft. Wer sich jedoch für den internen Postbetrieb speziell interessiert, findet in der zeitgenössischen Darstellung von Beust's eine kaum zu überbietende, unerschöpfliche Materialquelle.

Es ist mir noch ein besonderes Bedürfnis, den Organen des Basler Staatsarchivs für die hilfreiche Unterstützung bei Beschaffung des Materials herzlich zu danken.

Basel, im März 1927.

I. Das kaufmännische Direktorium und das Postamt.

Am 7. Januar 1682 wurde auf ein Gesuch der Kaufleute hin das Postwesen zum Regale erklärt und dieses denselben zur Verwaltung übergeben (1). Die Organisation und Verwaltung der Post geschah durch das kaufmännische Direktorium[1]. Unter dem Regale verstand das Direktorium ein Monopol; jede private Ausnützung sollte dadurch ausgeschaltet werden. Bisher war es jedermann möglich gewesen, Postfunktionen auszuüben. Zwar scheint die Bewilligung des Rates notwendig gewesen zu sein; allein eine solche wurde jeweilen ohne weiteres erteilt[2]. Vor der Regalisierung der Post besorgten zwei private Postverwalter in Basel die Nachrichtenvermittlung. Emanuel Schönauer[3], der seit 1680 vom Lothringischen Hofe zum Agenten in hiesiger Stadt, und im gleichen Jahre von den Taxis zum kaiserlichen Postmeister allhier ernannt worden war, versah die Postkurse nach den lothringischen und österreichischen Ländern, während Socin die Beziehungen mit den französischen und bernischen Postämtern unterhielt. Die beiden Postverwalter besas-

[1] In der Folge war das Direktorium ein aus 13 Mitgliedern bestehendes, ständisches Kollegium. Auf die Aufforderung des Rates hin fertigte es Gutachten aus, die meist aktuelle wirtschaftspolitische Fragen betrafen. Die Herren Direktoren versahen ihr Amt ehrenhalber. Sie waren nach ihrem Berufe Grosskaufleute und Verleger, gehörten also derjenigen sozialen Schicht an, die im 18. Jahrhundert das politische Regiment der Stadt in Händen hatte. Die Bedeutung des Direktoriums wird am besten durch die Tatsache erhellt, dass die politische Haltung der Stadt wesentlich durch wirtschaftliche Momente bestimmt war.

[2] So suchte die Salome Beck, Witwe des am 28. Januar 1658 verstorbenen kaiserlichen Postverwalters und hochfürstlich-lothringischen Agenten, Johann Kindtweyler, beim Rat um die Erlaubnis nach, das Postamt weiterführen zu dürfen, was ihr auch erlaubt wurde (2).

[3] Emanuel Schönauer, Sohn des Emanuel Schönauer, „seiner Zeit vornehmer Kauf- und Handelsmann allhier" und der Gertrud Schönauer, geb. Herwagen. Er besuchte das Gymnasium, hierauf wurde er, nach der in damaliger Zeit in vornehmen Bürgerfamilien herrschenden Mode, in die welsche Schweiz nach Genf geschickt, um Sprache und Handlung zu erlernen. Im Jahre 1657 ist er wieder in Basel. Nach mannigfachen Reisen heiratete er 1659 Anna Maria Müller und in zweiter Ehe 1676 Susanna Raillard, von der wir noch hören werden. Schönauer starb im Juni 1694 (3).

sen zweifellos durch die Ausübung ihrer Postfunktionen einträgliche Einkommensquellen. Einmal begünstigte die Lage der Stadt einen grossen Posttransitverkehr und dann bürgten die Handelsbeziehungen des ansehnlichen Kaufmannstandes für einen lebhaften Briefverkehr. Aber gerade der Handelsstand als Träger des Postverkehrs war es, der der privaten Ausnützung der Post ein Ziel setzte. Solange die Interessen der hauptsächlichsten Benützer der Post, der Kaufleute, nicht durch die privaten Erwerbsinteressen der Postverwalter verletzt wurden, war keine Gefahr und auch kein Grund zu einer Änderung vorhanden. Allein von dem Momente an, da der Eigennutz der Postmeister die Interessen der Postkunden beeinträchtigte, musste es zu einem Zusammenstoss kommen, dessen Ausgang um diese Zeit in Basel nicht zweifelhaft sein konnte. Ein solcher Konflikt brach im Jahre 1681 mit Postmeister Socin aus, der mit de Courcelle, Postmeister in Strassburg, einen Postvertrag abschloss, dessen Portosätze zwar Herrn Socins Interessen in weitgehendstem Masse berücksichtigten, dagegen den Briefverkehr der Kaufleute finanziell um so mehr belastete[4]. Die in diesem Vertrag festgesetzten Portosätze waren nach Ansicht der Kaufleute viel zu hoch. Sie wandten

[4] Schon in den fünfziger Jahren des 16. Jahrhunderts suchte übrigens Niklaus Socin in Basel ein privates Monopol durchzuführen. Er brauchte dazu nur die kaiserliche Postverwaltung in Basel in seine Hand zu bekommen. Eine willkommene Gelegenheit bot sich ihm im Jahre 1658, als die schon einmal erwähnte Frau des kaiserlichen Postverwalters und hochfürstlichen Agenten, Johann Kindtweyler sich infolge Ablebens ihres Mannes um Weiterführung des Postamtes beim Rate bewarb (4). Socin versuchte nun alles, um die Bewilligung rückgängig zu machen, das kaiserliche Postamt für sich zu gewinnen und die „Wittib Salome Beckin" herauszudrängen. Der Strassburger Postmeister Krauth, der schon zu Lebzeiten Kindtweylers dessen Gegner gewesen war, wurde nach einer persönlichen Unterredung gewonnen, beim Basler Rate zu Socins Gunsten zu wirken. Einer Versammlung der Kaufleute auf der Schlüsselzunft unterbreitete er eine Bittschrift, die von einigen ihm wohlwollenden Kaufleuten unterzeichnet wurde. Jedoch die „Kindtweylerin" stand nicht zurück; sie erhielt sogar noch mehr Unterschriften wie Socin. Schon vorher hatte sie, einem Wunsche der Kaufleute gemäss, die einen Mann im Postamt beschäftigt sehen wollten, den Em. Schönauer, jünger, für ihr Postamt gewonnen (5). Vergleichsversuche einer vom Rate eingesetzten Deputation, die eine gemeinsame Verwaltung des Postwesens vorschlug, bei gleichmässiger Verteilung von Gewinn und Verlust, misslangen. Die Streitigkeiten zogen sich bis zum Jahre 1660 hin (6). Jedoch erreichte Socin sein Ziel, „auf alle weiss und weg nach der Frau Kindtweylerin Brot" zu trachten, wie es in einer Bittschrift heisst, nicht.

sich mit Schärfe gegen die für sie schädliche Ausnützung der Post und forderten daher vom Rate die Regalisierung derselben. Von Eigenverwaltung war dabei noch gar nicht die Rede. Im Gegenteil, es scheint, dass dieser Gedanke erst später aufgenommen worden ist, denn in den Postakten ist ein Brief vom 7. November 1681 erhalten, der uns einige interessante Aufschlüsse gibt (7). Es handelt sich um ein Projektschreiben, das von den „Directeurs des Commerces de la ville de Basle" an Mr. Roulier „conseillier du Roy et Controlleur général des Postes de France" abgesandt werden sollte. In diesem Schreiben beklagen sich die Basler, dass der Postvertrag de Courcelle-Socin zum Nachteil der hiesigen Kaufleute abgeschlossen worden sei, und dass sie deshalb die Socinsche Post überhaupt nicht mehr anerkennen wollten. Man solle mit ihnen selbst oder mit ihrem Commis, „qui sera le Sr. Em. Schönauer", unterhandeln (8). Aus letzterem Passus glauben wir entnehmen zu dürfen, dass das Direktorium oder die Kaufleute die Idee der Selbstverwaltung der Post sich noch nicht zu eigen gemacht, sondern einfach ihr Vertrauen Schönauer zugewandt hatten. Dies scheint sich dann geändert zu haben; denn der letzte Passus „qui sera le Sr. Schönauer" wurde gestrichen und die Fortsetzung lautete: „A celui que (nous) luy denommerons pour cette effet, il vous plaise d'ordonner au d. Sr. Foulon de vouloir envoyer les lettres pour Basle, au subdit commis" (gestrichen „au d. (dit) Sr. Schönauer") (9). In einem Gesuche vom 7. Januar 1682 bitten die „semptlichen Kaufleuth" um die Übergabe des Postwesens, gleich wie in Zürich und St. Gallen, zur Förderung des gemeinen Nutzens (10). Einen etwaigen Überschuss wollten sie gerne für künftig sich ergebende Unkosten aus Streitigkeiten in Zoll und andern Sachen verwenden. Gleichen Tags wurde diesem Gesuche vom Rat stattgegeben; das Postwesen wurde als ein „obrigkeitliches Regal" erkannt und solches „denen gesampten Kaufleuthen hiemit übergeben". Dem Socin wurde jeder Brieftransport strenge untersagt (11). Schönauer suchte bald darnach sich mit dem Direktorium zu verständigen. Er wünschte die Ver-

waltung der Berner und französischen Post gegen ein jährliches Salär von 200 Reichstalern und freie Wohnung zu übernehmen. Das österreichische Postamt solle dagegen davon ausgenommen sein; denn dieses sei seine Domäne. Nach einem weiteren Vorschlag will er sogar sein Kaiserliches Postamt „einschiessen", das ganze Postwesen ohne Gehalt verwalten und den Gewinn je zur Hälfte gleichmässig verteilen. Die Vorschläge Schönauers scheinen nicht berücksichtigt worden zu sein, denn der erste Postverwalter war seit 1682 Philipp Rochet. Das Direktorium hatte wahrscheinlich damals schon die Absicht, das Postwesen zu monopolisieren.

Die Organisation und Verwaltung der Post geschah durch das kaufmännische Direktorium. Seit der Übernahme des Postregals wurde das Direktorium zu einer ständigen Institution. Die Kontrolle des technischen Betriebs übten verschiedene Kommissionen aus. Eine solche bestand aus zwei bis drei Direktoren, die aus der Mitte des Direktoriums gewählt wurden. Die zeitgenössischen Protokolle sprechen von ihnen als den „Committierten". Es gab verschiedene solche Ausschüsse, von denen jeder ein kleines Arbeitsgebiet der Postverwaltung zu kontrollieren hatte. Wir finden da „Committierte zur grossen Cassa", „zur kleinen Cassa", „zu den Büchern" usw. Postpolitische Fragen kamen vor die „Committierten in Postsachen" oder „zum Postwesen". Die Mitglieder dieses Ausschusses wurden vom Direktorium jeweilen auch als Unterhändler bei postpolitischen Konferenzen bestimmt. Ein Wechsel in der Zusammensetzung dieser Kommissionen fand selten statt. Die Herren Direktoren konnten sich dadurch in bestimmten Fragen ausserordentliche Sachkenntnisse erwerben[5].

Seit 1724 existierte auch ein vom Rate geschaffenes Kontrollorgan, das die gesamte Tätigkeit des Direktoriums im Postwesen überwachen sollte. Es sind dies die drei

[5] Die Bestellung von Kommissionen entsprach überhaupt der Arbeitsmethode des Direktoriums. Gutachten wirtschaftspolitischen Charakters wurden in ihnen vorbesprochen, Streifälle beraten, Rechtsfälle vorbehandelt, kurz das Direktorium wies jeden zur Behandlung vorliegenden Gegenstand zur Vorberatung zuerst an einen Ausschuss.

„Ratsdeputierten zum Postwesen". Über ihre Tätigkeit ist nicht viel bekannt. Wahrscheinlich war ihre Funktion auf die Kontrolle der finanziellen Gebahrung des Direktoriums beschränkt.

II. Das Postamt.

1. Die Organe der Post.

Zu Beginn der Regalverwaltung im Jahre 1682 war der Personenkreis des Postamtes recht klein. Neben dem ersten Postmeister Philipp Rochet beschäftigte man auf der Poststube einen Kassier und einen Kommis nebst zwei Lehrbuben. Die Zunahme des Postverkehrs nötigte später das Direktorium, auf Verlangen des damaligen Postverwalters Schaub, einen zweiten Kommis einzustellen (1) (1724). Einige Jahre darauf (1744) sah man sich neuerdings gezwungen, jemanden für die Bücherübertragungen zu engagieren, da alle „Postofficianten" übereinstimmend bestätigten, dass „die Geschäfte auf dem Bureau fast doppelt angewachsen" seien. Um 1760 zählte man neben Postverwalter und Kassier noch vier Kommis, dazu einen Briefträger und zwei Postknechte, letztere wahrscheinlich zur Besorgung der Postwagen. Gegen das Ende des Jahrhunderts benötigte man einen fünften Kommis, ferner für die Zeitungsverteilung einen weitern Briefträger (2).

Die *Wahl* der Angestellten stand nur dem Direktorium zu. Im Wahlverfahren trat im Laufe der Zeit eine Änderung ein. Anfänglich wählte man die Officianten auf Vorschläge hin, die aus den Reihen der Direktorialherren kamen, mit einfachem Mehr. Die vom Rate im Jahre 1724 erlassene Wahlordnung schien eine Änderung zu bringen, denn sie sah bei allen die ständische Verwaltung betreffenden Wahlen die Entscheidung durch das Los vor. Dadurch war dem Direktorium die Möglichkeit der freien Wahl der Postbedienten genommen. Die Bevölkerung erfuhr durch Auskündigung und Anschlag am Posthaus von einer freien Stelle, und aus der Zahl der sich Meldenden bestimmte das Direktorium eine kleinere Anzahl die für die engere Wahl in Betracht kamen und nun entschied das Los, wer der Glückliche sein sollte. Gegen das Ende des 18. Jahrhunderts hielt sich aber das Direktorium

nicht mehr an dieses Verfahren. Der letzte Postverwalter, Peter Gemuseus, der als Postofficiant vorher tätig gewesen war, wurde vom Direktorium aus freiem Ermessen gewählt.

Bei der Einstellung der Postbedienten, inkl. Briefträger, wurden bei allen im *Anstellungsvertrage* zwei Bürgen gefordert. Dazu dienten nahe Anverwandte, wie Eltern und Geschwister. Anfänglich verlangte das Direktorium nur die Unterschriften zweier Bürgen, jedoch musste der betreffende Kandidat im Laufe der Zeit auch Kaution leisten, die je nach der Wichtigkeit und Verantwortlichkeit des Amtes verschieden hoch bemessen war. So musste im Jahre 1741 zum ersten Male der Postverwalter ausser den zwei Bürgen 8000 Gulden (3), die Kassiere seit 1743 6000 Gulden und die Postkommis jeweils 3000 Gulden Kaution stellen (4). Der erste namentlich genannte Briefträger Rudolf Huber gab schon 1727 200 Gulden; allerdings verlangte man von ihm auch nur einen Bürgen (5). Nach Erfüllung dieser Bedingungen stellte man dem betreffenden Kandidaten eine Ordnung zu, die je nach dem Amte verschieden aussah. Darin waren seine Pflichten aufgeführt, ferner war die Arbeitszeit angegeben und sein Gehalt festgesetzt. Erklärte sich der Kandidat mit dem Inhalte zufrieden, so wurde er vereidigt. Diese Vereidigung auf die Postordnungen geschah nicht nur bei Neueintritt von Beamten, sondern regelmässig auch dann, wenn eine Postordnung geändert wurde. Man sah die Vereidigung als äusserst wichtig an. Ein Beschluss des Direktoriums setzte Ort und Zeit fest, wobei alle Direktoren anwesend sein sollten. So wurden am 8. Oktober 1715 die drei Postangestellten, Postverwalter, Kassier und Kommis, morgens um 10 Uhr auf der Schlüsselzunft, unter Beisein des Bürgermeisters Em. Socin und des Oberzunftmeisters H. J. Merian „als beide OberDirectores", vereidigt (6). Die oben angeführten Bestimmungen über die Bürgschaften und Kautionen beschränkte erheblich die Zahl der sich Meldenden, denn solange das Direktorium die Stellung zweier Bürgen forderte, war es jedermann

möglich, einen höheren Posten zu erwerben, mit der Kautionspflicht von 8000, 6000 und 3000 Gulden aber war dies nicht mehr der Fall. Von nun an konnten sich nur noch kapitalkräftige Leute für einen solchen Posten melden. Über die Beweggründe, die das Direktorium zu dieser Neuerung veranlasst hatten, ist nichts bekannt. Eine Erklärung dürfte vielleicht folgende Überlegung bieten: Solange das Direktorium in der Lage war, nach eigenem Gutdünken frei zu wählen, konnte es sich einen geeigneten Vertreter aussuchen. Mit der Einführung der Losordnung aber war dies ausgeschlossen. Es bestand nun die Möglichkeit, dass ein Kandidat gewählt wurde, der den verlangten Anforderungen in keiner Weise gewachsen war oder in dessen Charakter man kein allzu grosses Vertrauen haben konnte. Das Direktorium konnte dadurch finanziell leicht grossen Schaden erleiden. Dieses Risiko wurde durch die Forderung einer hohen Kaution abgeschwächt. Der Einwand, dass erst 1741 die erste Kautionsklausel in einen Vertrag eingeführt wurde und die Losordnung schon seit 1724 bestand, kann darum nicht gelten, weil man die beiden obersten Angestellten, Postverwalter und Kassier, auf Lebenszeit wählte. Allerdings hatte sich das Direktorium für diese Posten ein jährliches Kündigungsrecht vorbehalten. Die Postkommis wurden alle drei Jahre wiedergewählt.

Nicht genau fixiert war die *Arbeitszeit;* gewöhnlich begann sie bei Tagesanbruch und endigte mit Beginn der Nacht. Selbstverständlich war dabei die Menge der zu bewältigenden Arbeit entscheidend, die an den offiziellen Posttagen am grössten war. Ähnliche Unbestimmtheit herrschte in den *Lohnverhältnissen.* Die persönliche Leistungsfähigkeit entschied über die wirkliche Höhe des Gehalts. Als im Jahre 1724 im Rate die Anregung erfolgte, die Gehälter der Postbedienten durch amtliche Bestimmungen zu fixieren, wandte sich das Direktorium in einem Memorial gegen diesen Vorschlag. Die „Salarien" seien nicht auf einen „gewüssen Fuss" gesetzt, sondern man gebe den Bedienten „je nach dem sie es verdienen".

Das Direktorium will aus der praktischen Tätigkeit des Bedienten ersehen, ob er für das Amt tauglich sei (7). Der Rat hat dann auch durch „Erkanntnuss" vom 6. September 1723 die Praxis des Direktoriums gutgeheissen. Gewöhnlich wird in der für den Kandidaten bestimmten Postordnung dessen Anfangslohn angegeben, der aber gewöhnlich schon nach einem Jahr erhöht wird. Das Direktorium verändert sehr selten das nominell festgesetzte Gehalt, nicht einmal bei speziellen Gesuchen. Das Mittel um die „Salarien" zu erhöhen ist die „Gratifikation". So fand das Gesuch des Postverwalters Schorndorf um Erhöhung des Gehalts, das seit neunzig Jahren gleich geblieben sei, kein Gehör; man erhöhte ihm nur die Gratifikation! (8) Alljährlich bei Abnahme der Jahrrechnung setzt das Direktorium die Gratifikationen fest, deren Höhe von der Beschwerlichkeit und Verantwortlichkeit des Postens abhängen.

Um die Mitte des 18. Jahrhunderts betrug das Gehalt des Postverwalters 500 Gulden, das des Kassiers 400 und die Kommis erhielten 250—300 Gulden jährlich. Die Zulagen vermittels der Gratifikationen betrugen 1752 für den Postverwalter und Kassier 12, die Kommis 8 und den Briefträger zwei alte Doublonen. In Gulden umgerechnet ergibt dies im ersten Falle ungefähr 93, im zweiten 62 und im letzteren Falle 15 Gulden (9). Im Jahre 1768 betrugen die Gratifikationen für den Postverwalter 36, für den Kassier 30 und für Kommis und Briefträger 15 resp. 10 neue Louisd'ors (10). Neben diesen Einkommen hatten die Angestellten noch verschiedene Vergünstigungen. Dem Postverwalter stand die Wohnung im Posthause gratis zur Verfügung. Gemeinsam mit dem Kassier bezog er ferner Einkünfte aus den ihnen vom Direktorium verpachteten Postritten; das Einkommen des Postkommis setzte sich 1761 aus folgenden Bestandteilen zusammen:[1]

[1] Anfänglich scheint das Gehalt bei den Kommis nicht allzu hoch gewesen zu sein. Auf die höfliche Anfrage des Postkommis Gürtler hin (1721), ob er im Falle seiner Verheiratung im Dienste des löbl. Direktory verbleiben könne, erhielt er die gewiss nicht ironisch gemeinte Antwort: „Die Verehelichung ist Ihme nicht gesperrt, wenn er vermeint mit seinem Salario eine neve Haushaltung verfüehren zu können." (11).

Traktatmässiges Gehalt, 304 Gulden . .	304	Gulden
für das gute Jahr, 2 Louisblanc . . .	4	„
Wachtgeld	7	„
jährliche Gratifikation, 8 alte Louisd'ors .	62	„
	377	Gulden

Aus diesen Beispielen ist leicht ersichtlich, in welchem Masse die Gehälter der Angestellten des Postamts differierten. Sie weisen relativ grosse Unterschiede auf. Die Löhne der untern Postbedienten, Briefträger und Postknechte, dürften das Existenzminimum darstellen. So verlangte 1734 der damalige Briefträger eine Erhöhung seines Gehalts mit der Begründung, er müsse wöchentlich für Kostgeld $1^1/_2$ Gulden zahlen, so dass ihm nur 5 Rappen übrig blieben. Er erhielt darauf 25 Gulden als Gratifikation (12). Sein Gehalt betrug damals 120 Gulden! Ungefähr 20 Jahre später demissionierte der Briefträger Werdenfels. In der Auskündigung des Dienstes verspricht man dem Kandidaten 3 Gulden wöchentlich, verlangt aber Kenntnisse in der französischen Sprache. Ausserdem muss er lesen und schreiben können und etwas von der Rechenkunst verstehen. Errechnet man das jährliche Einkommen inklusive Gratifikationen, so ergeben sich rund 170 Gulden. Der Posten eines Briefträgers scheint aber doch ziemlich begehrt gewesen zu sein, denn es meldeten sich auf die Auskündigung des Direktoriums hin 36 Bewerber! (13) Die Postknechte erhielten 2—3 Gulden wöchentlich, was einem jährlichen Gehalte von 90—125 Gulden entspricht. Dazu bekamen sie von Zeit zu Zeit, auf ihr Ansuchen ein neues Kleid (14).

Das Direktorium sorgte auch in sozialer Hinsicht für seine Angestellten. Der kranke oder altersschwache Beamte, die Witwe eines verstorbenen Postbedienten konnten auf die Mildtätigkeit des Direktoriums hoffen. Bei den Unterstützungs- und Hilfsmassnahmen handelte das Direktorium nicht nach allgemeinen Grundsätzen, die ihre Auswirkungen in objektiv bestimmten finanziellen Leistungen gehabt hätten. Das Direktorium wirkte von Fall

zu Fall verschieden; das Verhältnis mit den Angestellten war ein rein persönliches. Verträge, die irgend einen Rechtsanspruch für eine „Fürsorge" garantiert hätten, bestanden nicht.

In ausserordentlich weitgehender Weise wurde für die Postangestellten gesorgt, wenn sie altershalber ihre Funktionen nicht mehr ausüben konnten und gezwungen waren zurückzutreten. Die „Altersfürsorge" bestand darin, dass man den Betreffenden auch fernerhin das ganze Gehalt, oft auch mit den Nebeneinkommen überliess. So erhielt Postverwalter Schorndorf neben seinem Salario auch die Gratifikationen, ausserdem durfte er die Wohnung behalten (15)[2].

Die rein persönliche Behandlung der Postangestellten zeigte sich auch in der Unterstützung der Witwen. Kein Bedienter hatte irgend einen Rechtsanspruch auf eine Unterstützung seiner Familie nach seinem Tode. Hier wurde eine einmalige Auszahlung einer Summe, Gehaltsbezüge für eine gewisse Zeit, oder periodische Zustellung einer „Pension" gewährt, je nachdem es die betreffende Familie nötig hatte[3].

Der *Aufgabenkreis* der Postangestellten gestaltete sich ziemlich verschieden. Die Seele des Ganzen ist der Postverwalter, von dessen Organisationstalent und Geschicklichkeit viel abhängt. Als Chef des Postamts muss er einen Überblick über die Durchführung des Postbetriebes

[2] Es sei hier auch ein Beispiel für Krankheitsfürsorge erwähnt. Kassier Karger wurde 1766 gewählt. Schon nach kurzer Zeit zwang ihn sein Zustand, einen Kuraufenthalt zu nehmen. Jedoch ohne grossen Erfolg; immer wieder musste er mit seiner Tätigkeit auf dem Postamt aussetzen. Eine medizinische Begutachtung, die auf Verlangen des Direktoriums erfolgt war, stellte fest, dass er gemütskrank sei, dass er an Melancholie und Schwermut leide. Seine Entlassung erfolgte darauf im Jahre 1770. Trotz seiner kurzen Tätigkeit erhielt er jedes Quartal 30 Neutaler (16).

[3] Nach dem Tode des Postmeisters Schaub des Jüngern, erhielt die Wittib 400 Gulden; ausserdem war es ihr gestattet, die Wohnung noch ein Jahr zu behalten. Daneben musste der alte Postmeister Schaub, dem damals gerade die „Admodiation" (Pacht) einiger Ritte und die Zeitung auf neue 6 Jahre zugestanden worden war, seiner Schwiegertochter die Hälfte des Gewinns übergeben (17). Postkommis Uebelins Frau wurde das Salär bis Ende Juni zugesprochen; ausserdem bekam sie 30 Louisd'ors und für die Kinder beider Ehen je 20 neue Louisd'ors (18). Die Wittib Karger soll während zehn Jahren eine jährliche Gratifikation von 80 neuen Louisd'ors erhalten (19).

haben. Er erreicht dies, indem er alle Gelder sowohl aus Briefen, Zeitungen, Messagerien, Kapitalien, Zinsen etc. entgegennimmt, sie bucht und dem Kassier dann getreulich übergibt. Im Zusammenhang damit muss er vierteljährlich die Briefportikonten für die Kaufleute ausziehen, sie diesen zustellen und für den Eingang der Gelder Sorge tragen. Dem damaligen Brauche entsprechend zahlte nämlich der Empfänger die Porti. Für Kaufleute, die einen regelmässigen und grossen Postverkehr unterhielten, hatte das Direktorium eine Erleichterung geschaffen, indem der Kaufmann vom Postamt quartaliter einen Kontoauszug erhielt, auf welchem der ganze Briefverkehr des vergangenen Quartals verrechnet war. Der Kunde musste dann nicht mehr jeden Brief einzeln bezahlen. Beglich ein Schuldner innert 6 Wochen sein Konto nicht, so war der Verwalter berechtigt dessen Post zurückzubehalten. Jährlich im Dezember stellt der Postverwalter eine Bilanz auf und weist sie zur Genehmigung dem Direktorium vor. Ferner soll er die Kontrolle über die ein- und ausgehenden Briefe ausüben. Später wurde ihm auch die Führung und Aufsicht des Raggionenbuches übertragen (20)[4]. Die hier angeführten Pflichten und Aufgaben des Postverwalters, so wie es die Postordnungen verlangen, zeigen aber bei weitem nicht die Bedeutung, die der Postmeister bei den Verhandlungen mit auswärtigen Postämtern haben konnte. Da entschieden die persönlichen Fähigkeiten. Um die Interessen des Basler Postamtes wahren zu können,musste er das nötige Geschick zum Verhandeln haben. Er konnte, wenn er das verkehrspolitische Verständnis für die zur Diskussion stehenden Probleme besass, die rechte Hand es Direktoriums sein. Hinter dieser Stellung traten seine betriebstechnischen Funktionen völlig zurück. Der Postverwalter als postpolitischer Berater und Unterhändler war speziell in den ersten Jahrzehnten der Direktoriumsverwaltung von besonderer Bedeutung. Erst später, nachdem das Basler Postamt sich mit den ausländischen Post-

[4] Über seine Tätigkeit als Zeitungsherausgeber, vergl. die Arbeit von Fr. Mangold: „Die Basler Mittwoch- und Samstag-Zeitung", Basel 1900.

vertretern verständigt hatte und damit eine Regelung des Postverkehrs erzielte, war er mehr betriebstechnischer Leiter. Mit der Zunahme des Verkehrs gestaltete sich auch die Führung des kaufmännischen Betriebes schwieriger und zeitraubender[5]. Neben dem Postverwalter war

[5] Die eigentlichen Organisatoren eines geordneten Verkehrs mit dem Auslande waren, neben hervorragenden Direktorialherren, die Postverwalter Philipp Rochet und J. H. Schaub, älter. Philipp Rochet, der erste Postverwalter, wurde am 17. Januar 1632 als Sohn des Kauf- und Handelsmannes Peter Rochet geboren. Im Jahre 1645, erst 13jährig, finden wir ihn schon in Genf um französisch zu lernen. Mannigfache Reisen durch Frankreich, ein vierjähriger Aufenthalt in Holland in Kaufmannsgeschäften, erweiterten seine Kenntnisse. Durch Deutschland zurückgekehrt, heiratete er 1658 eine Ursula Peyer. Bei der Übernahme des Postamts durch das Direktorium betraute man Rochet mit der Verwalterstelle. Er dürfte wesentlich bei den ersten Regelungen mit Frankreich und Bern mitgeholfen haben. Im April 1693 starb er (21). Öftere Krankheiten hatten seine Arbeitsfähigkeit stark beeinträchtigt. Gerade in solchen Zeiten mochte der damals als Lehrling und Postkommis tätige Johann Heinrich Schaub besonders hervortreten. Dieser wurde 1693 Nachfolger Philipp Rochets. Er darf wohl als der bedeutendste Postverwalter während des ganzen 18. Jahrhunderts angesehen werden. Er wurde als Sohn des freien Amtmanns Albrecht Schaub und der Anna Wybert, am 30. Oktober 1667 geboren. Schon in „zarter Jugend" schickte man ihn „ausserhalb" in die welsche Schweiz zur Erlernung der französischen Sprache. Nach seiner Rückkehr trat er als Lehrling in das Postamt ein. Es ist uns noch der Lehrkontrakt, den der Vater mit dem Direktorium abgeschlossen hatte, erhalten geblieben. Darnach wurde Hans Heinrich auf den 1. Februar 1683 als Lehrjunge für 6 Jahre aufgenommen. Er soll bei seinem Vater wohnen und dieser ihn auch verköstigen. Für die 6 Jahre zahlte das Direktorium 200 Gulden, d. h. während der ersten 2 Jahre nichts, für die folgenden 4 je 50 Gulden. Der Junge scheint sich dann so gut eingeführt zu haben, dass schon nach 2 Jahren auf das Gesuch des Postverwalters Rochet hin, der Vertrag eine Abänderung erfuhr: Man bewilligte dem jungen Lehrling 400 Gulden, d. h. 100 Gulden jährlich. Nach Ablauf der 6jährigen Lehrzeit wurde er 1689 für 250 Gulden jährlich als Postkommis angestellt (22).

Das Direktorium scheint die hervorragenden Fähigkeiten des nunmehr 22jährigen richtig eingeschätzt zu haben. Als er nach Ablauf seiner Vertragszeit zur weiteren Ausbildung Reisen unternehmen, und speziell in Holland sich Kaufmannsgeschäften widmen wollte, hielten ihn die Herren vom Direktorium davon ab und versprachen ihm nach Rochets Ausscheiden die Leitung des Postamts. Sie hielten Wort, der 26 Jahre alte Johann Heinrich wurde Post-Postverwalter. Im gleichen Jahre vermählte er sich mit einer Katharina Stähelin († 1722). Der Ehe entsprossen zwei Söhne, von denen keiner den Vater überlebte. Im öffentlichen und politischen Leben der Stadt trat er weniger hervor. Zwar wurde er 1719 Sechser der Gartner-Zunft, aber das ihm 1735 angebotene Meisteramt lehnte er ab, „grossmütig und in christlicher Bescheidenheit", wie es der Leichenprediger wohl mit Recht genannt hat.

Die Wahl Schaubs zum Postverwalter war für das Basler Direktorium und dessen Postinteressen geradezu von entscheidender Bedeutung. Schaub muss eine zähe Arbeitskraft und eine unbeugsame Energie besessen haben. Seine Amtsführung fiel in die gefährlichste Zeit des Basler Postwesens, in der das Postregal in mehrfacher Weise von ausländischen Postämtern angefochten wurde. Jahrelange Kämpfe postpolitischer Art, die beinahe zu einer Iso-

die wichtigste Person im Postamt der *Kassier*. Seine Hauptfunktion bestand in der richtigen Verwaltung der Kassen. Auf dem Postamte gab es deren drei: die sogenannte „kleine", die der Kassier verwaltete, dann diejenige des Postverwalters und endlich die „grosse" Kasse, deren Schlüssel immer zwei Direktoren in Verwahrung hatten (27). Die kleine Kasse war das Sammelbecken der Einnahmen aus dem Briefverkehr. Aus ihr wurden die laufenden Ausgaben der Postverwaltung befriedigt (28).

---

lierung und damit zu einer Vernichtung des Basler Postmonopols hätten führen können, erforderten an der Spitze des Postamtes einen hervorragenden Vertreter. Die Verhandlungen und Konferenzen mit ausländischen Postämtern, die Einrichtung gesicherter Kurse zwangen Schaub oft zu wochen-, ja monatelangen Reisen. Es brauchte einen kerngesunden Menschen — er war nie krank! — ,um diese Strapazen auszuhalten, denn das Reisen war damals kaum ein Vergnügen. In der Leichenpredigt heisst es mit Recht: Er habe grosse und beschwerliche Reisen, über Berg und Tal, durch unbekannte Gegenden, bei Tag und Nacht machen müssen. Im Winter 1709/10 ritt er nach Italien um die Kurse nach Mailand und Bergamo einzurichten, wobei er nahezu ein Jahr abwesend war! In seine Amtstätigkeit fällt die Herstellung geordneter Postverhältnisse nach Zürich, Italien, Bern, Frankreich und ins Reich. Er hat geholfen „das Postwesen in grosse Aufnahm und in einen florissanten Stand zu bringen, dessen er den guten Nachruhm hat" (23). Während 31 Jahren verwaltete er das Postamt; 1721 trat er zurück. Nachfolger wurde sein Sohn, den der Vater aus der Fremde berufen hatte. Dieser stand jedoch völlig unter dem Einfluss des Vaters, der trotz seines Rücktritts weiterhin tätig blieb.

J. H. Schaub, jünger, Postverwalter und Grossrat, wurde am 11. Juni 1711 geboren. Nach Absolvierung eines Gymnasiums trat er in Lyon in eine vierjährige Handelslehre, die er aber in Amsterdam umständehalber beendigte. Er festigte und erweiterte seine Kenntnisse durch viele Reisen in England und Frankreich. Im Jahre 1721 zurückberufen, erhielt er die Verwalterstelle der Post, die er mit und neben seinem Herrn Vater zu besorgen hatte. Es mochte für den Vater eine besondere Freude gewesen sein, als der Sohn sich im gleichen Jahre mit der Tochter des Bürgermeisters und ehemaligen Präsidenten des Direktoriums, Dorothea Falkner, vermählte. Schaub, jünger, überlebte seinen Vater nicht. Er starb schon 1741 (24). Aber trotz dieses herben Verlustes wollte Vater Schaub, der nun 58 Jahre im Posthaus tätig war, weiterhin bleiben. Aus dem Bittgesuch des nun 74jährigen spricht eine geistige Frische, über die man sich wundern muss. Vater Schaub starb erst am 20. Februar 1748. Als vierter Postverwalter wurde der chursächsische Gesandtschaftssekretär und Notar, Johann Schorndorf, Grossvater der Mutter Jakob Burckhardts, gewählt. Unter seiner Verwaltungstätigkeit wurden die direkten Kurse nach Frankfurt auf dem rechtsrheinischen Ufer eingerichtet. Nach 28jähriger Arbeit starb er am 17. März 1769. Ein Sohn, Benedikt Schorndorf, wurde 1783 Kassier im Postamt. Der neue Postverwalter, Altlandvogt Emanuel Fäsch J. U. L., trat schon nach einigen Tagen zurück, da er sich dem Posten nicht gewachsen fühlte. Das Postverwalteramt erhielt nun Daniel Passavant, Quartiermeister im Schweizer Regiment Boccard (25). Seit 1790 versah der frühere Postkommis, Peter Gemuseus, die erste Stelle im Postamt (26).

All vierteljährlich musste der Kassier den Kassabestand dem Direktorium zur Kontrolle vorweisen. Bei diesen Quartalkassastürzen wurde der Kassabestand, der aus einer Masse verschiedener Geldsorten bestand, derart notiert, dass alle diese Geldsorten in einer Valuta zum jeweiligen Tageskurse angegeben wurden (29). Wenn mit den vorhandenen Geldsorten Agiogewinne zu erzielen waren, hatte der Kassier die Pflicht, solche zu realisieren. „Weilen 2000 Louisblanc dissmalen in (der) Kasse seyen und solche einen hohen Agio geniessen, sollen dieselben gegen Spezies verwechselt werden" (30). Sowohl die Quartalrechnung als auch den Kassabestand kontrollierten seit 1720 drei Direktorialherren, die „Committierten zur kleinen Cassa". Die Kasse des Postverwalters hatte eigentlich nichts mit dem Postamt zu tun, denn in ihr sammelten sich die Zinseingänge aus den Kapitalanlagen des Direktoriums. Wenn diese beiden zu stark angefüllt waren, so musste ein Teil in die „grosse Kasse" gebracht werden. Die jeweiligen „Committierten zur grossen Cassa" hatten die Aufgabe, das „vorschiessende" (überschüssige) Geld entgegenzunehmen und in die grosse Cassa abzuführen (31). Die Verwaltung übten zwei Herren des Direktoriums aus, denen man als Zeichen ihrer Würde die Schlüssel übergab (32). Mit der Kassaführung hing die Taxierung der Porti zusammen, das Austeilen der Briefe an den Briefträger und das Entgegennehmen der Portigelder[6]. Ausserdem besass der Kassier die Aufsicht über die richtige Abfertigung und über den Empfang der Posten. Ausserordentliche Ausgaben waren nur erlaubt gegen Vorweisung eines Scheines, der vom Postverwalter, mit dem Consens des Direktorialpräsidenten versehen, ausgestellt wurde[7] (33).

---

[6] „Sodann solle er alltäglich dem Briefträger die Briefe vorzehlen, das Quantum davon notieren und auch vigilieren, dass solches alltäglich in die ordinari Losungscasse getan werde."

[7] Der erste Kassier war Ratsherr Beckhel, der das Amt bis 1715 verwaltete. In der Sitzung vom 27. Februar 1715 wurde er nicht mehr gewählt, obwohl er weiterhin bleiben wollte, „ein solches aber von denen in ehnetstehenden Geschäften deputierten Herren nicht tunlich befunden worden" (34).

Die Postofficianten oder Kommis waren die eigentlichen Gehilfen sowohl des Postverwalters wie des Kassiers. Bei der Abfertigung der Posten, den Buchungen von Briefen und Portis und bei der Austeilung der Postsachen leisteten sie hilfreiche Unterstützung. Die Postbedienten nahmen die Briefe in Empfang, sortierten sie, indem sie nach den Bestimmungsorten Pakete bildeten und sie den Postillionen übergaben. Die letzteren waren verpflichtet, alle Post, die ihnen von fremden Ämtern übergeben wurde, im Posthaus abzuliefern. Diese eingehenden Postgegenstände wurden kontrolliert und dann aufnotiert. Hierauf übergab man die für die Stadt bestimmten Briefschaften dem Briefträger. Die Führung der Postämterkonti und die damit verbundenen Quartalauszüge war Sache eines Kommis (41). Die eingegangenen Briefe wurden im Empfangs- und Speditionsbuch notiert. Aus diesen Büchern musste ein Kommis die Briefporti auf das Kontobuch übertragen. In letzterem war jedem Kaufmann, der mit dem Postamt irgendwelchen Verkehr un-

---

An seine Stelle kam Wilhelm Thurneysen, der von 1715—1729 Kassier war. Nach dessen Abgang beschloss das Direktorium keinen neuen Kassier mehr zu wählen, sondern die Kassen durch einen Kommis verwalten zu lassen. Dieser Beschluss hing vielleicht damit zusammen, dass zwei Postverwalter einen ordentlichen Kassier überflüssig machten. Als Postkommis wurde Andreas Burckhardt gewählt (35). Über Burckhardts Kassenführung wurden mehrfach Klagen erhoben; ständig fehlte ihm etwas in der Kasse, sei es, weil er die Gelder in zu hohem Kurse einnahm oder Ausgaben ohne Belege zu verzeichnen hatte (36). Fast bei jeder Kontrolle rügte man ihn und hielt ihm vor, er solle das Geld zu dem „preys nehmen, worauf es gesetzt worden sey" (37). Bei der Zirkulation der verschiedenen Geldsorten, und den damit verbundenen fortwährenden Veränderungen in den Wertverhältnissen derselben, konnten kleinere Verluste nicht verhindert werden. Bei jeder Kassenkontrolle ergaben sich geringe Fehlbeträge als Folge momentaner Kursverluste, jedoch waren dieselben unter Burckhardts Kassenführung viel zu hoch (38). Sein Nachfolger war der unglückliche Reinhard Karger, der an Melancholie litt (39). Sein krankhafter Zustand gestattete ihm nur kurze Zeit, seine Funktionen auszuüben und als vollends Kassier Burckhardt in den kleinen Rat kam, wurde eine Neuregelung nötig. Das Direktorium wählte wiederum keinen Kassier, sondern beschloss, dass drei Postkommis, P. Brandmüller, Dienast und Chr. Burckhardt, die Kasse abwechslungsweise führen sollten. Peter Brandmüller verzichtete aber darauf; wahrscheinlich war ihm die von jedem Postofficianten verlangte Kautionsstellung von 6000 Gulden viel zu hoch (40). Die Gründe, die das Direktorium zu dieser Neuerung bestimmten, sind nicht bekannt. Wollte es etwa die ihm nicht genehme Wahlordnung umgehen, oder riet das Beispiel Kargers zur Vorsicht?

terhielt, ein Konto eröffnet, aus welchem jedes Quartal das Briefportidebitorenkonto ausgezogen und diesem zugestellt wurde. Es waren meist Kaufleute und in der Umgebung der Stadt wohnende Adelige, die solche Briefempfangskonti im Postamt hielten (42). Aus den schon erwähnten Empfangs- und Speditionsbüchern wurden auch die Abrechnungskonti über den Verkehr mit den fremden Postämtern hergestellt (43).

2. Der Postbetrieb.

Wenn v. Beust als Post bezeichnet „diejenige angeordnete Gelegenheit, mit welcher Personen, Pakete und Briefe unter gewisser Beobachtung der Zeit und Tage durch hin und wieder verlegte Pferde, (die) vor ein gewisses Stück Geld, von einem Ort zum andern hurtig gebracht werden", so hat er eine bündige Darstellung dessen gegeben, was man zur Zeit des Direktoriums unter Post zu verstehen hatte. Der Postdienst hatte in seinen Anfängen lediglich den Zweck, den staatlichen und den kaufmännischen Nachrichtendienst zu vermitteln. Zur Zeit des Direktoriums spedierte das Postamt neben Briefen auch Waren und Gelder („Contanti"). Mit der Warenspedition war auch der Personentransport verbunden.

Entgegennahme und Transport von Briefen war die ursprüngliche Funktion der Post. In den Städten war der Briefkasten eine noch unbekannte Einrichtung. Der Bürger brachte seine Briefe, wie auch Gelder und Pakete, auf das Postamt. Er durfte auf ordnungsgemässe Besorgung seiner „Post" hoffen. Streng wurde darauf geachtet, dass die Postbedienten ihre Aufgaben redlich durchführten. Das „Postgeheimnis" sollte gewahrt werden. Es muss auch zur Ehre des Postamts gesagt sein, dass nur einmal eine Reklamation wegen Öffnung eines Briefes vorkam, und zwar von einem Fischer von Bern. Die „höchstnötige" Untersuchung wurde mit ausserordentlicher Strenge durchgeführt. Mit solcher Zähigkeit spürte man dem Urheber nach, dass nach einem halben Jahre die Postbedienten

„noch Red und Antwort" stehen mussten, obwohl der Fischer nie mehr etwas ausser seinem ersten Proteste verlauten liess (1). Zwar war es dem Postverwalter zur Pflicht gemacht „verdächtige" Briefe dem Direktorium vorzuweisen. Damit wollte man aber nur „Portounterschleife" verhindern, denn es kam des öftern vor, dass zur Ersparung von Portis in einer Enveloppe mehrere Briefe verschickt wurden. Für die Verteilung der Briefe sorgte der Briefträger gegen ein oft ansehnliches Trinkgeld, wie es damals gebräuchlich war (2). Mit den „Contanti" oder Geldsendungen war es etwas anders. Bis 1757 musste sich der Bürger selbst auf das Postamt bemühen, um eine eingetroffene Sendung abzuholen. Nachher aber wurden diese Gelder auch von einem Briefträger „herumgetragen". Zur Kontrolle gab man ihm ein Buch mit, in welchem „der Empfang (des Geldes) von jedem Eigentümer darein aufgeschrieben wurde." War der Wert der abzugebenden Geldsumme unter 100 Gulden, so hatte der Empfänger dem Austeiler 2 Kreuzer, betrug sie über 100 Gulden, 4 Kreuzer zu bezahlen. Letztere Bestimmung wurde erst 1759 eingeführt. Jedoch erhoben die Interessenten dagegen Protest, worauf das Direktorium beschloss: Die Nichtzahlenden sollen die „Contanti" selbst abholen (3).

Wer Geld zu spedieren hatte, brachte es auf das Postamt. Von einer Quittung für aufgegebene Gelder wusste man bis 1736 noch nichts. Es fehlte jede Kontrolle. Jedermann konnte Ersatzansprüche für aufgegebene und verlorengegangene Gelder erheben. Tatsächlich mussten einem „Madle" 2 Taler aus der Postkasse vergütet werden, da es behauptete, ebensoviel der Post zur Versendung an ihren Bräutigam aufgegeben zu haben. Leider sei er nie in den Besitz des Geldes gelangt. Das Direktorium musste auf die blosse Behauptung hin den Verlust ersetzen. Eine Kontrollmöglichkeit ob die Schadenersatz verlangende Person Geld aufgegeben hatte, fehlte völlig. Das Beispiel war den Herren eine Warnung und sie führten eine Änderung ein, indem sie den Postbeamten zur Pflicht machten, künftig bei der Aufgabe von Geld zwei Zettel auszustellen:

Auf diesen musste die Summe, das Datum und eine Kontrollnummer eingetragen werden. Der eine Schein erhielt, gleichsam als Quittung der Aufgeber, den andern versendete man mit dem zu transportierenden „Group" (d. i. Geldsack). Bei Reklamationen war die Quittung vorzuweisen; wer keine hatte, dem wurde „kein Red noch Antwort" gegeben.

Ähnliche Bestimmungen werden wahrscheinlich für den Warentransport in Geltung gewesen sein. Bei der Warenspedition handelte es sich neben dem Gepäck der Reisenden um Messegüter und Mustersendungen. Sowohl für den Geld- als für den Warentransport war die Frage der Sicherheit und damit zusammenhängend das Problem der Haftbarkeit von wesentlicher Bedeutung. Für die aufgegebenen Wertsachen war das Direktorium insoweit haftbar, als die Gegenstände im Posthaus verlorengingen. Befanden sie sich schon auf der Reise, so hafteten meist die beiden am Kurs interessierten Postämter. Die Garantiefrage wurde in den Postverträgen zwischen den Postämtern geregelt. War dies nicht der Fall, so konnte dies leicht zu Unannehmlichkeiten führen[8]. In der Regel verlangte das Direktorium von den Postreitern auch eine Kaution, um sich besonders zu sichern. Man wünschte diese Geldhinterlegung nicht nur von den eigenen, sondern auch von den fremden Boten. Die Höhe der Kaution richtete sich nach der Menge der durchschnittlich zu transportierenden Gelder. So schien dem Direktorium die Kaution des Zürcher Boten von 4000 Gulden viel zu gering im Verhältnis zu den zu spedierenden Geldsummen. Es forderte eine Erhöhung, liess sich aber dann vom Zürcher Direktorium umstimmen. Jedoch wurde im Posthaus durch öffentlichen Anschlag bekannt gegeben, dass Gelder nur bis zum Betrage von 4000 Gulden entgegengenommen würden, die Haftung sich also nur bis zu diesem Betrage erstrecke. Die Postbedienten waren verpflichtet, bei Erreichung dieser Summe, den weitern Geldaufgebern zu er-

[8] 1714 bestimmte man, dass von Schaffhausen keine Gelder mehr angenommen werden dürfen, da man nicht wisse, wer dafür garantiere (4).

klären, dass sie deren Aufträge wohl übernehmen, aber jede Haftbarkeit ablehnen müssten (5).

Zum Schutze der Sendungen wurden verschiedene Sicherheitsmassnahmen getroffen. Sorgfältig achtete man im Posthaus auf eine ordentliche Verwaltung. An Posttagen musste auf dem Bureau immer ein Beamter anwesend sein. Dem Postverwalter war es im besondern zur Pflicht gemacht, ja darauf zu achten, dass dieser Bestimmung strikte nachgelebt wurde. Der Kommis musste sich an solchen Tagen das Essen in das Posthaus bringen lassen (6). Eine besondere Sorgfalt erforderte die Sicherung der Postkurse. Bei Überfällen auf Postillions wurden die Untersuchungen streng und möglichst genau durchgeführt; sie konnten oft mehrere Wochen dauern. Welches Risiko das Postamt dabei haben konnte, beweist der Überfall bei Laufenburg auf den Zürcher Boten (1759). Dieser führte die für damalige Verhältnisse enorme Summe von 18000 Gulden mit sich! Glücklicherweise gelang es dem Boten, sich samt der schönen Geldsumme zu retten. Seither wurden die reitenden Boten mit Hirschfängern und Pistolen bewaffnet und nachts mit einer Begleitung versehen (7). Sehr schwer war die Aufrechterhaltung der Postkurse in Kriegszeiten in den von den Heeren okkupierten Ländern. Anfänglich gelangte man an die kommandierenden Generäle mit der Bitte um Schutz, der gewöhnlich in der Weise zugestanden wurde, dass man die Boten mit einer militärischen Eskorte versah (8). Später leitete das Postamt die Kurse um die gefährlichen Zonen herum. Geschah ein Unfall, hervorgerufen durch „Gottesgewalt und Heeresmacht", so lehnte das Direktorium jede Entschädigungspflicht ab[9].

Die *Mittel zur Spedition* der Briefe und Gelder waren der „Bott" zu Fuss oder zu Pferd. Diese genügten bei normalem Verkehr. War die zu spedierende Menge von Postsachen zu gross, so bekam der reitende Bote noch

[9] Als im Jahre 1770 der Berner Bote bei Däniken überfallen wurde, wollten die Basler die Verantwortung nicht übernehmen, da der Überfall durch „Heeresmacht" geschehen sei (9). Was für eine „Heeresmacht" es gewesen sei, wird allerdings nicht erklärt.

ein „Bastpferd", d. h. ein zweites Pferd, das lediglich als Lasttier diente. Das eine war Reitpferd mit Briefsachen, das andere nur Lastträger[10]. In grossen Säcken brachte man die Briefpakete unter, die der Postillion dann an den betreffenden Stationen nur abzugeben brauchte. Die Organisation der Kurse hing naturgemäss von der Art der Posten ab. Die Fussboten besorgten gewöhnlich nicht die ganze Strecke von einem Posthaus zum andern. Die beiden beteiligten Postämter bestimmten einen Auswechselungsort, wo sich die Boten trafen, die Briefschaften austauschten und dann wieder zurückkehrten. Eine Ausnahme machte der Luzerner Bott, der die ganze Strecke „lief".

Die Durchführung der Kurse verpachtete man an Postbediente. Die „Post" nach Hüningen, nach der kalten Herberge (ob Istein), die Botenritte nach Laufenburg und Waldenburg, auch den Zürcher Kurs verwalteten Postbeamte in eigener Rechnung. Das Postamt führte fast nie einen ihm zur Besorgung zustehenden Kurs selbst durch.

Für den Personentransport bediente man sich im 17. und 18. Jahrhundert verschiedener Mittel. Klimatische Eigenheiten waren dabei oft mitbestimmend. Beim Passieren eines Gebirgspasses im Winter war der Schlitten am tauglichsten; im Sommer bediente man sich eines Pferdes oder Maulesels. Über besonders schwierige Stellen liess man sich tragen (11). Auf dem flachen Lande war das Reitpferd beliebt, später kamen dann die Kutschen, in denen zu reisen zwar kein allzu grosses Vergnügen gewesen sein musste, wie aus zeitgenössischen Berichten zu schliessen ist. Daran war nicht allein die schlechte Konstruktion der Wagen schuld, sondern sehr oft auch der bedenkliche Zustand der Strassen. In manchen Gegenden konnte sich der Reisende der Wasserstrassen bedienen. Ein Marktschiff oder „Coche d'eau" stand ihm zur Verfügung. In Basel wurden diese Transportmittel zur Zeit des Direktoriums fast ausschliesslich von Wirten unterhalten.

[10] Bei zu stark entwickeltem Verkehr konnte diese Art des Geldtransports leicht zu einer Kalamität führen. Anno 1763 durfte das Geld nur in Partien zu 10000 Gulden versandt werden, da zuviel Geld aufgegeben wurde (10).

Wirtsleute und Schiffer teilten sich in das Geschäft des Personentransportes. Der durchreisende Fremde erhielt in den Gasthäusern zum Storchen und zu den drei Königen Pferde und Wagen. Das Postamt selbst führte nur die „Ordinarikurse" durch. Wann man sich der ersten Kutsche in Basel bedient hat, ist nicht bekannt. Das Direktorium fing erst um die Mitte des 18. Jahrhunderts an Ordinari-Kutschenkurse einzurichten. Eine Ausnahme bildete jedoch die Berner „Messagerie", die schon 1682 in Betrieb war. Wer nach Zürich oder ins Reich reisen wollte, war genötigt, sich einer Privatkutsche oder eines Pferdes zu bedienen; die nach Frankreich gehenden Personen fanden in Hüningen Anschluss an die französischen Postkurse. Um die Mitte des 18. Jahrhunderts trat ein Umschwung ein. Mit der Nutzbarmachung der rechtsrheinischen Route für die Post, wurden auch Kutschenkurse eingeführt. Einige Jahre später hat der Reisende in Basel bereits Gelegenheit, mit diesem Transportmittel nach allen bedeutenden Schweizerplätzen zu gelangen, sei es ins Bistum, nach Zürich oder Schaffhausen.

III. Die Postpolitik des kaufmännischen Direktoriums.

1. Einleitung.

a) Die Usancen des Postverkehrs.

Als Einleitung soll hier eine kurze Skizze der im Verkehr mit fremden Postämtern gebräuchlichen Usanzen folgen.

Wie wir schon dargelegt haben, bezahlte der Empfänger das Porto. Der Briefaufgeber hatte keine finanziellen Verpflichtungen der Post gegenüber. Bei einer solchen Portozahlungs-Technik wären aber alle am Transport beteiligten Postämter zu kurz gekommen. Ein bestimmter Ausgleich wurde gefunden, indem das portoerhaltende Postamt allen an der Spedition beteiligten Ämtern einen bestimmten Prozentsatz des erhobenen Portos vergüten musste. Um die Höhe dieser prozentualen Vergütungsquote wurde mit den auswärtigen Postämtern verhandelt. „Il est d'un très ancien usage aux bureaux des postes de l'Europe, que quand un bureau envoit des lettres à un autre, celui qui les reçoit, rembourse à celui qui les lui a envoyé, le port dont elles ont été chargée" (1). Die Postämter mussten sich gegenseitig die Briefe abkaufen.

Die Porti, die man von den Postkunden erhob, waren aber nicht identisch mit den in den Verträgen tarifierten Verrechnungssätzen. Das Postamt hätte dann kaum einen Gewinn erzielen können. Um sich einen solchen zu sichern, wurde ein kleiner Zuschlag erhoben. Die Grundtaxe war das vertraglich zwischen den Ämtern festgesetzte Porto, wozu noch der postamtliche Zuschlag kam. Beispielsweise trat am ersten Oktober 1745 in Basel folgender Tarif für Reichsbriefe in Kraft:

	einfacher	doppelter Brief	die Unze
Von Frankfurt . .	16	22	36 Kreuzer
Von Köln . . .	22	28	50 Kreuzer

Der mit dem Reichspostamt abgeschlossene Vertrag sah hingegen folgende Verrechnungssätze vor:

	einfacher	doppelter Brief	die Unze
Frankfurt . . .	14	18	28 Kreuzer
Köln	20	24	40 Kreuzer

Der Kunde bezahlt dem Postamt den Verrechnungssatz plus einen Gewinnzuschlag des Postamts (2). Diese Art der Tariffestsetzung war für die damaligen Gebräuche am einfachsten.

Eine Schwierigkeit musste jedoch dann entstehen, wenn Briefe frankiert wurden, d. h. der Briefaufgeber die Porti bezahlte. Solche Frankierungen kamen anfangs nur selten vor, häuften sich aber im Laufe der Zeit. Um nicht geschädigt zu werden, musste für diese veränderte Frankierungstechnik ein neuer Zahlungsmodus gefunden werden. Die zur Beratung dieses Problems „committierten" Direktoren proponierten die Erhebung des „innerlichen Portos", des Postamtzuschlags. Im Prinzip wurde dieser Vorschlag angenommen und beschlossen, dass künftig für Einheimische der Zuschlag 2 Kreuzer, für Fremde 4 Kreuzer betragen solle (3).

Die Brieffrankierungen betrachtete das Direktorium bis um die Mitte des 18. Jahrhunderts als etwas beinahe Widernatürliches. Die Zahlung der Porti durch den Empfänger ermögliche es allein, dass der Briefverkehr in „mehrerem Flor" bleibe. Durch die Frankierung werde der Aufgeber aus Sparsamkeitsrücksichten so wenig wie möglich Briefe schreiben. Das Direktorium zog daraus die praktischen Konsequenzen und bekämpfte erbittert derartige Frankierungsmethoden. In den Jahren 1721—1724 herrschte ein regelrechter Postkrieg zwischen Frankreich und Basel, weil das französische Postamt, gezwungen durch die Zerrüttung des französischen Geldwesens, die Frankatur eingeführt hatte. Gerade in diesem „Kriege" zeigte es sich, dass die Anschauung des Direktoriums in der damaligen Zeit die richtige war. Es wies dem französischen Postamt eine Abnahme des französischen Briefverkehrs um fast die Hälfte nach (4).

Die seit Beginn eines geregelten Postverkehrs in Übung stehende Portizahlungsmethode war in kurzer Zeit kaum zu ändern. Die Einbürgerung der Frankatur wurde wesentlich gefördert durch die seit langer Zeit im Gebrauch stehende „Teilfrankatur". Man nannte sie Teil- oder Halbfrankatur, weil für Briefe, die nach sehr entfernten Orten bestimmt waren, für eine Teilstrecke frankiert werden musste, um den Empfänger nicht mit allzu hohen Portis zu belasten.

Auch diese Portosätze wurden in den Verträgen zwischen den Postämtern festgesetzt. Die Ämter waren dabei in der alten Technik der Portoerhebung keineswegs gehindert. Der Aufgeber musste, sagen wir für die Hälfte des Weges frankieren, die andere Hälfte zahlte der Empfänger, wobei selbstverständlich weiterhin die Möglichkeit bestand, das „innerliche Porto", d. h. den Postamtzuschlag zu erheben[1].

Mit dieser Abweichung von der damals gebräuchlichen Form der Portozahlung waren auch Änderungen in der Art der Abrechnung zwischen den Postämtern notwendig. Nach der alten Methode musste z. B. das Wiener-Postamt, das einen Basler-Brief erhalten hatte, an die am Transport beteiligten Postämter die entsprechenden Porti zurückvergüten. Mit der Teilfrankatur aber bezahlte der Basler Aufgeber das Porto bis an die bayrische Grenze, so dass das Basler Postamt nun die entsprechenden Taxen an die dazwischen liegenden Postämter entrichten musste. Der mit der Reichspost abgeschlossene Vertrag (1742), der die rechtsrheinische Route nach

[1] So enthält der Vertrag mit Schaffhausen, der am 9. Februar 1714 in Waldshut abgeschlossen wurde, folgende Bestimmungen:

Briefe nach Wien sind zur Hälfte zu frankieren, nämlich so weit, als die Reichspost geht. Was an Briefen nach Österreich, Westfalen, Hessen, Brandenburg, Sachsen bestimmt ist, muss bis Nürnberg „nach obstehendem Tax", was nach Durlach, Heidelberg, Worms, Speyer, Heilbronn, an den Rhein, in die untere Pfalz usw. geht, muss bis Cannstatt frankiert werden. Für Briefe aus Böhmen, Österreich, Ungarn nach der Schweiz über Schaffhausen, soll der Aufgeber das Porto bis an die österreichische Grenze bezahlen (5). Ein weiteres Beispiel bildet das Dekret des französischen Postamts vom 26. Dezember 1713, wonach alle nach England bestimmten Briefschaften, die durch Frankreich gehen, bis Paris frankiert sein müssen (6).

Frankfurt nutzbar machte, bezeichnete Kehl als Sammelstation für Briefe nach dem Rheingebiet und Württemberg. Für Briefe, die bis Kehl frankiert waren, „bonificiert" (vergütet) das Basler Postamt sechs Kreuzer, für solche nach Rheinhausen 10 Kreuzer usw. (7) Die Teilfrankatur für Briefe nach weiten Bestimmungsorten war also für den Briefempfänger eine erhebliche finanzielle Erleichterung. Daneben ist es wahrscheinlich, dass die Postämter sich dadurch verrechnungstechnisch bedeutende Vorteile schufen. Das Postamt Zürich z. B. hatte sich in den Verträgen mit der Mailänder Post die Klausel gefallen zu lassen, dass alle Briefe, die über Mailand hinaus ihren Bestimmungsort hatten, bis Mailand frankiert sein mussten. Damit war für solche Briefe eine Abrechnung überflüssig, denn der ganze Kursdienst von Zürich bis Mailand wurde vom Zürcher-Amt durchgeführt, so dass die Mailänder kein Interesse mehr an irgendwelchen finanziellen Beteiligungen hatten. Für einen nach Rom bestimmten Brief zahlt der römische Empfänger nur das Porto Mailand-Rom, im umgekehrten Falle Rom-Mailand; für die übrige Strecke vergütet der Zürcher-Absender resp. Empfänger das Porto. Eine Abrechnung für solche Briefe war damit gänzlich überflüssig.

Die Portofrage wurde jeweilen nicht isoliert behandelt; wichtig waren auch die mit der Briefspedition zusammenhängenden Transportkosten. Das Postamt, das die grössere Kursstrecke zu besorgen hatte, konnte auch höhere Entschädigungsansprüche geltend machen. Entweder trugen die Postämter die Transportkosten je zu gleichen Teilen oder es wurde eine fixe Summe als Entschädigung für den Unterhalt der Posten festgesetzt. Selbstverständlich war es auch möglich, dass die Kursführungskosten bei der Bestimmung der Verrechnungssätze mitberücksichtigt wurden. Bei den oft langwierigen Verhandlungen, entschied aber nicht ein starres mathematisches, scheinbar gerechtes Prinzip, sondern die verkehrspolitische Situation.

b) Das mitteleuropäische Verkehrsnetz.

Überblickt man das mitteleuropäische Verkehrsnetz des 18. Jahrhunderts, so muss auffallen, dass sich viele grosse Handelsstrassen in gewissen Punkten, den Verkehrszentren, treffen. Bei näherem Zusehen bemerkt man, wie es vor allem sechs grosse Städte waren, die als solche Mittelpunkte ganze Strassenzüge aufnahmen. Diese sechs Städte: Paris, Frankfurt, Nürnberg, Wien, Mailand und Lyon, gruppieren sich um Basel. Sie stellen gleichsam Punkte dar, die miteinander verbunden ein kreisförmiges Gebilde geben, dessen Mittelpunkt Basel ist. Der durch die sechs Punkte bestimmte „Kreis" schliesst eine grosse Fläche ein, die von vielen wichtigen und weniger bedeutenden Strassen durchzogen wird. Dieses Strassennetz wollen wir in grossen Zügen kurz darstellen, soweit es für den Postverkehr von Bedeutung war, und dabei von den sechs Grenzpunkten ausgehen, die ihrerseits wieder Ausgangspunkte für das ausserhalb des „Kreises" liegende Strassennetz bildeten.

Der Postverkehr zog sich einesteils den Handelsstrassen entlang, andernteils war seine Routenbenützung bestimmt durch die politischen Verhältnisse, soweit eine Posteinrichtung hauptsächlich politischen Zwecken zu dienen hatte. Eine der grössten mitteleuröpäischen Postlinien, Innsbruck-Brüssel, ist aus politischen Gründen entstanden. Der Kurs ging von Füssen-Kempten nach Ulm. Von da durchquerte der Bote zunächst das württembergische Hoheitsgebiet, berührte Kannstadt, hierauf dem Laufe des Neckars folgend, führte die Strasse nach Rheinhausen; Kreuznach war das nächste Ziel, und über Namur ging es weiter nach Brüssel (1). Die Linie stellt in der Verlängerung über Innsbruck hinaus die Verbindung mit Italien her. Die Strasse führt von Innsbruck über den Brenner nach Trient und Verona (2). Damit ist aber die Bedeutung der Tiroler Landeshauptstadt nicht erschöpft. Eine weitere Strasse folgte dem Laufe des Inn, unterhalb Kufstein zweigte sie ab, um die alte Bischofstadt Salzburg zu erreichen. Es handelt sich um die Linie

Innsbruck—Wien. Von Wien aus gingen wieder Handelsstrassen in fernere Gebiete, nach Böhmen, Galizien, Ungarn usw. Die zentralen Punkte dieser mitteleuropäischen Linien sind Innsbruck, wo heute noch der prächtige, in barockem Stil gehaltene Palast der Taxisschen Verwaltung Zeugnis von der Bedeutung dieses Postzentrums ablegt, und das heute völlig unbedeutende Rheinhausen am Rhein. Von Rheinhausen zweigte eine Strasse nach Strassburg ab, das einen wichtigen Knotenpunkt für den deutsch-französischen Postverkehr darstellte, denn von hier führte eine direkte Linie nach dem französischen Verkehrszentrum Paris. Die Verkehrslinie Paris—Wien verband zwei politisch wichtige Städte miteinander. Sie gewann aber auch Bedeutung für den Handel, weil grosse Handelsstrassen von Frankfurt und Nürnberg kommend sich mit ihr kreuzten und dadurch weitere Verbindungsmöglichkeiten schufen. Die beiden Städte Frankfurt und Nürnberg waren ausgesprochene Handelsplätze. Die Frankfurter Messe besass internationale Bedeutung. Auf ihr wurden Waren aus aller Herren Länder gehandelt. Frankfurts Stellung als Verkehrsmittelpunkt war in hervorragendem Masse durch seine wirtschaftliche Bedeutung bedingt. Ebenso beruhte Nürnbergs verkehrspolitische Bedeutung nicht auf seiner politischen sondern auf seiner wirtschaftlichen Stellung. Von Rheinhausen führte eine Strasse nach Frankfurt[2], dem Mittelpunkte eines Strassennetzes, das Süddeutschland mit Norddeutschland verband. Auf der Teilstrecke Innsbruck—Ulm zweigten Strassen nach Augsburg ab, die in ihrer Verlängerung nach Nürnberg führten[3]. Ein direkter Strassenzug lief von Nürnberg nach Heilbronn, von wo der Weg nach Rheinhausen leicht zu gewinnen war (6). Die sogenannte „Nürnbergerstrass" ging von Frankfurt über Hanau—Würzburg nach Nürnberg[4].

---

[2] Auf der rechtsrheinischen Seite über Rastatt—Mühlburg—Rheinhausen—Speyer—Heidelberg—Weinheim—Bensheim—Darmstadt—Frankfurt (3). Eine linksrheinische Strasse führte über Speyer—Mannheim—Worms—Mainz nach Frankfurt (4).

[3] Über Donauwörth—Monheim—Dietfurt—Hembach—Nürnberg (5).

[4] Würzburg—Kitzingen—Langenfeld—Emskirchen—Nürnberg (7).

Wir haben im vorhergehenden vier grosse Verkehrszentren kennengelernt, von denen zwei als politische Metropolen, die andern durch ihre wirtschaftliche Stellung eine verkehrspolitische Bedeutung erlangt hatten. Wenn man sich die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse im 17. und 18. Jahrhundert in Basel vergegenwärtigt, so ist es verständlich, dass es für die alte Rheinstadt wichtig war, gute Verbindungsmöglichkeiten mit diesen Städten zu haben. Die Verleger Basels waren immer an der Frankfurter Messe zu finden. Sie gingen dabei sowohl auf dem rechts- als linksrheinischen Ufer nach Frankfurt. Der Basler Handelsmann, der mit Nürnberg oder Leipzig geschäftliche Beziehungen unterhielt, führte seine Ware den Rhein hinauf über Schaffhausen—Singen—Stockach ins Donautal, über Ulm nach Nürnberg[5]. Von Nürnberg gelangt man nach Leipzig, d. h. nach Sachsen, Nord- und Ostdeutschland. Von Stockach aus verband eine Strasse Wien mit Basel, indem sie in die uns schon bekannte Linie Kempten—Füssen—Innsbruck einmündete[6]. Hatte der Basler Kaufmann Geschäfte im Württembergischen zu erledigen — vielleicht besuchte er die damals ebenfalls weithin bekannte Nördlinger Messe —, so benützte er auch die Schaffhauser-Route über Waldshut. Er konnte der oben angeführten Strasse bis nach Ulm folgen, über Heidenheim kam er nach Nördlingen. Die Geschäfte unseres Kaufmanns zwangen ihn aber, um vollständig seine Zwecke zu erreichen, von Nördlingen nach Frankfurt zu gehen. Nichts leichter als das, denn die schwäbische Messestadt liegt ihrerseits wieder an der Strasse Frankfurt—Augsburg[7]. Wollte er nach Stuttgart, so musste er über

[5] Stockach—Pfullendorf-Mengen-Riedtlingen—Ulm (8). Eine zweite Route führte von Singen nach Konstanz, über den See nach Mersburg—Ravensburg—Wurzach—Memmingen—Augsburg (9). Von Augsburg nach Donauwörth—Kaisheim—Monheim—Schwabach—Nürnberg (10).

[6] Basel—Stockach—Kempten—Füssen—Innsbruck (11), ferner Innsbruck Salzburg—Linz—Wien (12).

[7] Über Hanau—Aschaffenburg—Bischofsheim—Mergentheim—Crailsheim—Nördlingen—Donauwörth—Augsburg; eine andere geht über Heilbronn—Ludwigsburg—Göppingen—Geisslingen—Ulm (13).

Gmünd, wo die Strasse Stuttgart—Nürnberg durchführte[8]. Von Stuttgart aus war auch leicht über Pforzheim—Ettlingen nach Strassburg zu gelangen. Damit haben wir die Linien Strassburg—Nürnberg und Strassburg—Ulm dargestellt (15). Wünschte man von Schaffhausen nach Stuttgart zu kommen, so bot sich Gelegenheit, die alte Universitätsstadt Tübingen zu besuchen (16), von wo aus auch eine Route nach Strassburg — über Freudenstadt — führte[9]. Die Aufrechterhaltung des Verkehrs mit den Markgräflich-durlachischen Landen ermöglichte die Strasse Stuttgart—Pforzheim—Durlach.

Die Strassenzüge aus der Schweiz nach Deutschland hatten ihre Ausgangspunkte in den drei schweizerischen Städten Basel, Schaffhausen und St. Gallen. Eine Menge von Strassen liefen in diesen Städten zusammen, von denen einige Strassenzüge über die lokal-geographische Bedeutung hinauswuchsen und kontinentale Bedeutung erlangten. Sie waren Teilstücke der Verbindungslinien zwischen Holland, Deutschland und Italien, zwischen Deutschland und Frankreich und auch Österreich mit Frankreich.

Eine Verkehrslinie nach Italien, die die Schweiz nicht berührte, haben wir in der Route Brüssel—Innsbruck—Verona kennengelernt. Eine grosse Konkurrenzstrasse ging von Schaffhausen nach Zürich, über den „Gotthardtsberg" nach Italien (18). Der Gotthardpass wurde Sommer und Winter benützt. Sogar für Damen soll er passierbar gewesen sein, wie Reichard in seinem „Führer" mitteilt[10]. Nach Meiners Darstellung war die Strasse „allenthalben so breit, dass zwey mit grossen Ballen von Kaufmannswaren beladene Pferde sich einander ausweichen können" (20). Vergegenwärtigt man sich Schaffhausens

[8] Nürnberg—Schwabach—Dinkelsbühl—Ellwangen—Gmünd—Schorndorf—Kannstadt (14).

[9] Teilstück der Strasse Strassburg—Tübingen—Ulm—Augsburg—München (17).

[10] Vergl. für das folgende den zeitgenössischen Atlas von J. H. Weiss, 1799. „Si on excepte le saison des avalanches, ce passage n'est point dangereux." „Les dames mêmes peuvent faire cette route aussi bien que celle du St-Bernard" (19).

Stellung zum süddeutschen Verkehrsnetz, denkt man an die oben dargestellten mannigfaltigen Strassenzüge, so ergibt sich, dass es sich hier um eine europäische Linie handelt, die Holland—Deutschland mit Italien verbindet. Von Zürich aus ging eine Strasse nach Brunnen über den Gotthard nach Lugano und Mailand, dem oberitalienischen Verkehrszentrum und hauptsächlichen Ausgangspunkt des schweizerisch-italienischen Verkehrs. Eine andere Route führte dem Zürichseeufer entlang nach Wallenstadt. Bei Sargans mündete sie in die von Feldkirch[11] kommenden Strassen des Rheintals, folgte dem Rhein aufwärts und berührte den Hauptort Chur. Weiter ging die Strasse über Thusis hinaus in grossen Windungen nach Andeer-Splügen.Nach Überschreiten des gleichnamigen Passes erreichte man italienisches Gebiet[12]. Das Zentrum Zürich war auch mit den verschiedenen schweizerischen „commercierenden" Orten verbunden. So mit St. Gallen, das allerdings, wie eben angeführt, auch durch das Rheintal Anschluss an die Splügenroute hatte. Die Strasse Basel—Zürich führte längs des Rheins über Rheinfelden durch das Fricktal nach Brugg. Hier wurde die Aare überschritten und nach zweistündigem Marsche gelangte man nach Baden, von wo Zürich leicht zu erreichen war. In Kriegszeiten war die Benützung dieser Route erschwert, da das Fricktal politisch zu Österreich gehörte. Die Handelsleute benützten deshalb die Strasse über Liestal, Waldenburg, Balsthal, durch das Solothurnische nach Olten—Aarau. Von hier konnte man dem rechten Ufer der Aare folgen und in Brugg die schon genannte Strasse über Baden benützen,

---

[11] Feldkirch ist durch den Arlberger-Pass mit dem Tirol verbunden (21).

[12] Die Splügenstrasse wird kürzer und „plus commode pour les voyageurs" als der Gotthardpass geschildert. Jedoch das Bild der Transportmöglichkeiten, das da entworfen wird, ist weniger „commode". Noch Ende des 18. Jahrhunderts soll von Chur aus kein Wagen benützbar gewesen sein, nur Pferde oder Schlitten sind die Transportmöglichkeiten; „on se couche tout de son long dans des traîneaux tirés par des bœufs!" Unser Gewährsmann kann sich auch des Ausrufs nicht enthalten, dass die Reise über den Pass „extrèmement pênible" sei! (22). Im 17. und 18. Jahrhundert sind aber auch andere Graubündner Pässe benutzt worden, so der San Bernardino und der Septimer (23). Zeiller erzählt uns auch vom Wurmser-Joch, welches das Veltlin — mit seinen „daher rauschenden Strudelwässerlein" — mit dem Münstertal verbindet (24).

oder man gelangte von Aarau direkt über Lenzburg—Baden oder Lenzburg—Bremgarten nach Zürich. Der untere Hauenstein, der Olten mit Sissach verbindet wurde vom Verkehr weniger benützt, da seine Passage nur für Saumtiere möglich war. Für Postkurse hingegen war der Weg sehr gebräuchlich, besonders für die Linie Basel—Luzern, die über Olten—Aarburg—Zofingen—Sursee führte.

Neben den drei eben dargestellten grossen internationalen Handelsstrassen, die den Verkehr zwischen Deutschland und Italien vermittelten, mögen auch noch kleinere und weniger bedeutende Strassen und Pässe benützt worden sein. In der Schweiz waren die wichtigsten Alpenpässe der Gotthard und der Splügen. Die Bedeutung derselben wurde noch erhöht, indem die nordwestwärts von Basel gelegenen Gebiete ihren nach Italien gehenden Handel auch über diese Pässe leiten konnten: Durch die Routen Basel—Strassburg und Basel—Frankfurt war das Elsass, ferner Lothringen, Holland, Belgien, Nordfrankreich und England mit Italien verbunden. Selbstverständlich konnten die flandrischen und nordfranzösischen Kaufleute auch die durch Frankreich gehenden Strassen benützen. Von Paris aus gingen verschiedene Wege nach den Grenzhauptorten. Eine der wichtigsten Linien war die Route Paris—Strassburg, die die Orte Meaux-Chalons s. M.-Toul—Nancy berührte (25). Von Chalons zweigte eine Strasse nach Metz über Verdun ab (26). Die Verbindung von Paris nach Basel stellte sowohl die Strasse Paris—Troyes—Langres—Vesoul—Belfort her (27), als auch die ältere Poststrasse von Troyes über Dijon—Besançon nach Basel (28). Diese letztgenannte Route war äusserst wichtig für die Post, denn sie wurde zum Teil auch für den Verkehr nach Bern und Lyon benützt. Die Strasse nach Bern ging von Besancon nach Pontarlier[13], während die Route nach Lyon von Dijon über Chalons s. S.-Bourg ging (29). Allerdings konnte man auch auf andere Weise von Paris nach Lyon gelangen[14]. Das uns interessierende

[13] Über Mercy—Ornans (29).
[14] Paris—Bourges—Lyon (30).

französische Strassennetz wäre nicht vollständig, würde man nicht auch die Verbindungslinien Strassburg—Lyon und Metz—Lyon anführen. Der Kaufmann führte seine Waren von Metz nach Langres und Dijon, derjenige von Strassburg über Kolmar, Montbéliard nach Dijon. Die Strecke Dijon—Lyon haben wir schon kennengelernt (31). Der grosse südfranzösische Handelsplatz Lyon war seinerseits wieder Ausgangspunkt für Handelsstrassen, sowohl nach Südfrankreich als nach Genf und Italien (32). Die eigentliche Verbindung zwischen Lyon und Turin bildete der seit alters berühmte Alpenpass des Mont Cenis[15]. Von Turin aus führten Strassen nach Mailand—Venedig und nach Genua[16]. Von diesen Linien aus gingen Strassen nach dem übrigen Italien, über die Alpen nach Deutschland und der Schweiz, sei es über die schon genannten Brenner, Splügen und Gotthard oder über die Walliser Pässe Simplon und grosser St. Bernhard (37). Durch die Schweiz führten drei Strassen über die Walliser Pässe nach Italien. Einmal die schon genannte Strassburg—Basler Route, die bei Mülhausen die grosse Belfort—Pariser Strasse aufnahm, dann zweigte bei Belfort eine zweite nach Porrentruy—Delémont—Biel ab und ging nach Aarberg, dem Schnittpunkt der dritten von Pontarlier über Neuenburg kommenden Route. Eine gemeinsame Strasse

[15] Eine hübsche Schilderung von der Reise über diesen Pass gibt uns Zeiller. Hat man St-Jean de Maurienne, St-Michel und Modane hinter sich, so kommt man nach Vilars, „eine Meil in der Höhe gelegen, von dannen man hinunter zu einem höltzern Brügglein gelangt, darüber kaum ein Pferd kommen kann; under welchem sehr tief das Wasser gar schnell und mit einem grausamen Geräusch lauffen thut". Der Weg führt dann nach Lanslebourg, auf die Passhöhe, hinunter nach dem Bergsee, „darinnen viel Forellen seyn sollen". Neben andern Gebäuden steht auch ein Posthaus da. Weiter geht ein beschwerlicher Weg, der zum Schutze gegen Verirrungen mit Pfählen gezeichnet wird. „Dann auf diesem Weg viel ihr Leben lassen müssen, obschon derselbe mit aufgerichteten Stangen gezeichnet ist; welche aber bisweilen ein starker Wind umbwürft; also dass die Wandersleut, wann gähling ein Schnee fällt, den Weg und das Leben zugleich verlieren." „Hinauf kann man zu Pferd noch ziemlich kommen, aber auf der Ebene hat einer für sich selbsten genug zu thun, dass er sich herausreisse" (33). Ende des Jahrhunderts gingen auch Postkurse für Personen über den Pass. „En hiver on fait cette route en traineau." Sonstige Transportmittel sind Esel oder Maulesel (34).

[16] Über Chivasso—Vercelli—Novara—Mailand (35) —Brescia—Verona—Padua—Venedig (36).

führte nach Bern, wo die von Solothurn–Balsthal kommende Basel—Bern Linie einmündete. Bern war Ausgangspunkt zweier Routen nach Italien: Bern—Luzern und Gotthard, und Bern—Piemont. Die drei aus Frankreich kommenden Strassen wurden durch den grossen Sankt Bernhard mit dem Piemont verbunden[17]. Die Hauptstrasse zog sich über Murten—Avenches, das Broyetal hinauf nach Payerne—Moudon—Lausanne, dann dem Seeufer entlang ins Wallis. Die zuletzt dargestellte Route nach Italien war zugleich eine Teilstrecke der Linie nach Frankreich. In ihrer Fortsetzung stellte sie die Verbindung zwischen Deutschland und Frankreich her. Erinnert man sich der sechs Punkte des um Basel sich ziehenden Kreises, so handelt es sich hier um die Verbindungslinien Nürnberg—Lyon. Die Handelsstrassen gingen durch die Schweiz. Eine folgte der schon dargestellten Strasse von Zürich nach Baden—Brugg—Aarau, durchquerte das solothurnische Gebiet und ging über Aarberg—Moudon—Lausanne nach Genf, um von hier aus der Rhone folgend Lyon zu erreichen. Lyon hatte im 18. Jahrhundert infolge seiner bedeutenden Textilindustrie, als Handelsplatz europäischen Ruf. Es ist deshalb begreiflich, wenn diese Stadt mit den entsprechenden Plätzen des Nordens in Verbindung stand, nicht nur mit Nürnberg, sondern auch mit Frankfurt. Wir haben diese Strassen schon kennengelernt in den Routen Lyon—Strassburg über Besançon—Belfort und Lyon—Genf—Basel—Frankfurt. Letztere folgte bis Solothurn der schon gezeichneten Nürnberg-Lyoner-Route.

Die Darstellung des mitteleuropäischen Verkehrsnetzes, soweit es für den Postverkehr in Betracht kam, ging von der Fiktion eines Kreises aus, der durch die sechs Städte: Paris, Frankfurt, Nürnberg, Wien, Mailand und Lyon bestimmt war. Es sind dies Städte, die infolge ihrer politischen und wirtschaftlichen Stellung europäische

[17] Ausser dem Grossen St. Bernhard wurde auch der Simplon benützt. Zeiller spricht dem Simplon eine grössere Berühmtheit nach (38), während Reichard den grossen Verkehr des St. Bernhardpasses betont und den Simplon wie folgt charakterisiert: „Du reste cette route est si pénible qu'elle est peu fréquentée des voyageurs" (39).

Verkehrszentren geworden sind. Basel wurde nicht als Mittelpunkt dieses „Kreises" gewählt, um damit eine wirtschaftliche oder politische Sonderstellung zu zeigen, sondern um seine in dieser Hinsicht günstige geographische Lage zu illustrieren. Mit Recht hat das Direktorium immer wieder als bestes Propagandamittel zur Vergrösserung des Postverkehrs über Basel, die Lage der Stadt in den Vordergrund gerückt. Die Verbindungslinien der einzelnen grossen Mittelpunkte stellen zugleich die bedeutendsten mitteleuropäischen Handels- und Poststrassen dar. Viele derselben gehen über Basel, so eine der grossen Routen Wien—Paris (während eine andere über Strassburg geht). Bedeutende Strassen, die Frankfurt mit Lyon und Mailand verbinden, führen durch die alte Rheinstadt. Die sechs Städte aber bilden gleichsam Zentren für ganze Ländergruppen, denn in den eben genannten Verkehrsmittelpunkten sammeln sich strahlenförmig grosse Strassenzüge: In Frankfurt solche aus Belgien, Holland und Nordwestdeutschland, in Paris konzentriert sich das Verkehrsnetz nach dem übrigen Frankreich, in Lyon die südfranzösischen Handelsstrassen, und die oberitalienischen Metropole bildet einen Ausgangspunkt nach dem übrigen Italien. Die Bedeutung Wiens und Nürnbergs haben wir schon anderwärts erwähnt. So ist es verständlich, dass Basel ein wesentlicher Verkehrspunkt war, seine hervorragende verkehrsgeographische Lage am Rhein, zwischen Schwarzwald, Vogesen und Jura, am Eingang der oberrheinischen Tiefebene, ermöglichte eine beinahe strahlenförmige Sammlung mehrerer grossen Strassen. Um die Bedeutung der oberrheinischen Stadt für den Postverkehr zu illustrieren, sei es noch gestattet, die Stellung der schweizerischen Postämter im mitteleuropäischen Postverkehr zu beleuchten. Damit wird auch die Bedeutung des Basler Postamtes klarer ersichtlich.

c) Die Postverhältnisse in Mitteleuropa.

Die Einrichtung von Landesposten ist eine Errungenschaft des 15. und 16. Jahrhunderts. Sowohl in Frankreich

wie im deutschen Reiche fällt die Durchführung einer regelmässigen Nachrichtenvermittlung in diese Zeit. Die Post sollte dem Staatsinteresse dienen und erst später stand ihre Benützung auch privaten Interessenten offen. In beiden Reichen waren politische Faktoren für die Entstehung entscheidend. Die Herrscher verlangten eine möglichst schnelle Kenntnisnahme neuer Ereignisse von politischer Bedeutung. v. Beust sieht in der Staatssicherheit die Quelle der Postentstehung (1). Das diplomatische Talent Ludwigs XI. (1461—1483) konnte sich um so besser entfalten, je eher er Kenntnis von den neuesten Ereignissen hatte. Während des Kampfes mit Karl dem Kühnen ist die Post in Frankreich geschaffen worden (2). Die ersten Früchte zeigten sich beim Tode des Burgunderfürsten. Die schnelle Überbringung der Nachricht ermöglichte die Eroberung einiger Städte (2). Ludwigs XI. Ziel, die königliche Macht absolut zur Geltung zu bringen, wurde durch die Post wesentlich erleichtert (3).

Ähnlich lagen die Verhältnisse in Deutschland. Die Ausweitung des Habsburgerreiches erforderte eine schnelle Nachrichtenvermittlung. Die Durchführung des Postdienstes wurde den Taxis übergeben. Im Jahre 1695 belehnte Kaiser Rudolf II. die Taxis mit der Reichspost (4). Wohl mit Recht nennt Löffler die Schaffung der Taxisschen Post eine weltgeschichtliche Grosstat (5). Entsprechend dem Ausmasse des Habsburgischen Imperiums, wurde die Taxissche Organisation zu einer Art europäischer Post.

In Frankreich verwaltete der Staat, d. h. die Könige, die Post und nicht private Interessenten. Sie sollte anfangs nur für die öffentliche Verwaltung bestimmt sein (6). Erst im Laufe der Zeit wurde die Benützung der Post auch Privaten gestattet. Ein Edikt Henris IV. um 1602, erlaubte den Postämtern die Annahme von privaten Gegenständen (7). Während die Taxis sich anfänglich mit der Durchführung einiger grosser Linien begnügten, schuf Ludwig XI. in Frankreich ein ganzes Postnetz. Durch königliches Edikt wurde 1464 das „office

de grand maître des courreurs de France" geschaffen (8). Alle vier Meilen befand sich ein „maître", der zum Unterhalt von Pferden für den Dienst des Königs verpflichtet war (9). Jedoch die damalige Postorganisation sah reitende Boten nur für den Verkehr zwischen den grossen Städten vor. Die kleinen Städte waren durch Fussboten miteinander verbunden (10). Seit Henri III. verkehrten auch „coches par terre et par eau" für den Personenverkehr (11). Die eigentlichen Messageriekurse führte Richelieu um 1634 ein (12). Unter Ludwig XIV. wurde die Post verpachtet (13). Le Quien de Neufville zählte um 1708 im ganzen Königreiche 900 Postbureaus (14).

Die Organisation der deutschen Posten war eine wesentlich verschiedene. Wie schon bemerkt, handelt es sich bei der Taxisschen Post um die Durchführung grosser Linien. Die Einrichtung einer Route hing von dem Willen des Kaisers ab. Ausserdem standen der Schaffung eines zentralisierten Postverkehrsnetzes, wie es in Frankreich im Laufe der Zeit organisiert wurde, die landesherrlichen Gewalten entgegen. Dank der politischen Zentralisation war es den französischen Königen ein Leichtes, ein Monopol im Postwesen durchzuführen. Der allgewaltigen Staatspost konnte kaum Konkurrenz gemacht werden. Die einzige Ausnahme bildeten die Universitätsposten, die kraft königlichen Dekretes bestehen konnten. Aber auch sie erreichte das Schicksal; unter Ludwig XIV. wurde den Universitäten das Privileg entzogen (15). Im deutschen Reiche war die Verwaltung nicht wie in Frankreich zentralisiert. Das Reich bestand aus einer Mehrheit von Staaten, die den Kaiser als Haupt anerkannten; die tatsächliche Macht des Reichsoberhauptes war aber in Wirklichkeit nicht allzu gross. Der Kaiser hatte wohl die Taxis mit der Reichspost belehnt, aber die Landesherren sträubten sich dagegen, diese Belehnung auch für ihre Länder gelten zu lassen. Man wusste nur zu gut, was für eine hervorragende Finanzquelle das Postwesen sein konnte. Die Taxis waren der beste Beweis dafür. Den ansehnlichen Profit wollten sich die landesherrlichen Ge-

walten nicht entgehen lassen[18]. Schon im 16. Jahrhundert wurden in Württemberg und Österreich Landesposten geschaffen. Versuche der Taxis im brandenburgischen Postkurse einzurichten, scheiterten am Widerstande des Kurfürsten. Seit 1652 verkehrte in seinen Gebieten eine eigene Post. In Hessen, Kassel, Sachsen usw. wurden eigene Kurse eingeführt. Heftige Kämpfe zwischen Reichs- und Landesposten war die Folge. Ein Streit löste den andern ab, sei es mit einzelnen Reichsstädten oder Ländern. Jahrzehnte hindurch erliessen die Kaiser periodisch Patente wider die andern Posten, gegen „verdächtige Boten und Fuhrleute". Man verlangt, dass sie „aller Orten" aufgehalten würden und eine „behörige Visitation der Ordnung nach" vorgenommen würde (17). Jedoch das Ziel der Taxis, „die Posten derer Reichsständ über den Haufen zu werfen ..." (18) gelang selbst mit Hilfe der Kaiser nicht. Wie sollten auch die Argumente der Habsburger wirken können, da sie doch selbst seit 1623 die Freiherrn von Paar mit der österreichischen Landespost belehnt hatten? Übrigens hatte schon Kaiser Leopold I. bei seiner Wahl zum Kaiser im Jahre 1657 den Landesfürsten die Posthoheit zuerkennen müssen (19)! Die Taxis waren deshalb gezwungen, sich mit den einzelnen Landesherren zu verständigen. Meist gelang es den Taxis gegen gebührende Konzessionen deren Postregale an sich zu ziehen. Eine der hauptsächlichsten Konzessionen war die Zusicherung, die landesherrliche Regierungspost gratis zu spedieren.

In der Schweiz lagen die Verhältnisse etwas anders. Fast jeder Kanton oder Stand hatte sein eigenes Postamt. Man kann hier ruhig von städtischen Posten reden. Die Bedeutung einiger Postbureaus war bedingt durch ihre Lage, die sie zu Transitpostämtern werden liess; für andere war der eigene lokale Postverkehr massgebend. Für letztere war nicht eine politische Frage für die Ent-

[18] „Nachdem die Stände des Reichs nach und nach den grossen Profit gemercket, welcher aus guter Einrichtung der Posten zu ziehen, so fiengen sie ohngeachtet der Taxischen Gegenbemühungen an, eigene Landposten anzuordnen....." (16).

stehung entscheidend, sondern der kaufmännische Postverkehr. Während in Deutschland und Frankreich die Politik für die Entstehung der Post den Ausschlag gab, war es in der Schweiz Handel und Verkehr. In den Städten mit Verlags-Industrien und einem entsprechenden Handelsstande finden wir einen ausgedehnten Postverkehr, der durch die ansässigen Bürger getragen wurde. Die soziale Schicht der Kaufleute hatte als Träger des Postverkehrs ein Interesse an der Post. Wir finden deshalb in den grossen schweizerischen Handelsstädten St. Gallen, Zürich und Basel, seit dem 17. Jahrhundert, kaufmännische Direktorien, die das Postwesen verwalteten. Die ersten Postkurse wurden zuerst von Kaufleuten durchgeführt. In St. Gallen, dessen Handel in textilen Produkten nach Frankreich orientiert war, richteten Kaufleute zuerst einen Kurs nach dem französischen Textilhandelsplatz Lyon ein. Später übernahm das Direktorium als Vertreter des gesamten Handelsstandes diesen Kurs. Die Reichspostkurse aber betrafen in der Hauptsache nur Transitpost. Ebenso verdankt man in Zürich die ersten Posteinrichtungen nach Italien privater Initiative. Es waren speziell die Kaufleute Hess, die sich seit 1610 der Post annahmen. Ein halbes Jahrhundert später ging das Postamt an das kaufmännische Direktorium über (1662) (20). Das Postamt Zürich vermittelte später beinahe den ganzen italienisch-schweizerischen Postverkehr. Über die Verhältnisse in Basel wurde bereits berichtet[19].

Die beiden andern Postämter Bern und Schaffhausen dagegen erhielten ihre Bedeutung durch wesentlich andere Faktoren. Ein ausgeprägtes Industriegebiet und ein bedeutender Handelsstand fand sich in diesen Städten nicht vor. Eine soziale Schicht, die ein Interesse an der Post gehabt hätte, war nicht vorhanden. Es ist deshalb verständlich, wenn die Durchführung der Posten privaten Unternehmern überlassen blieb. Die Lage dieser Städte war für die Ausnutzung der Post besonders günstig. Nicht

[19] Vergl. den ersten Abschnitt, S. 1 f.

der örtliche bedingte Postverkehr war wichtig, sondern vor allem der Transitverkehr. Diese Postämter brachten als Transitbureaus einen erheblichen finanziellen Nutzen. Der Grossteil des deutsch-schweizerischen Briefverkehrs ging über Schaffhausen. Da die rechtsrheinische Route für den Postverkehr bis um die Mitte des 18. Jahrhunderts nicht benutzt wurde, war Schaffhausens Lage die denkbar günstigste. Längs des Rheins führten Strassen nach Konstanz-Lindau, über Stockach ging der Weg sowohl nach Ulm als auch nach Füssen—Innsbruck. Ebenso bestand zwischen Stuttgart und Schaffhausen eine Postverbindung. Entsprechend seiner Stellung im schweizerisch-deutschen Postverkehr, war das Schaffhauser-Amt durch Kurse mit allen bedeutenden schweizerischen Postämtern verbunden.

Das Berner Postamt, das von der Familie Fischer verwaltet wurde[20], sicherte sich aus der geographischen Lage des ausgedehnten Kantons erhebliche postpolitische und damit finanzielle Vorteile. Uber das Berner Territorium führten verschiedene grosse Linien, so der St. Gallen-Lyoner- und der Frankfurt-Lyoner-Kurs. Die Verbindung mit Frankreich wurde über Pontarlier mit Bern hergestellt.

Aus dieser kurzen historischen Übersicht ergeben sich verschiedene postpolitische Konsequenzen. Ihre Darstellung soll Aufgabe des nächsten Kapitels sein.

2. Die Grundsätze der Postpolitik.

Die postpolitischen Grundsätze, die wir hier darstellen wollen, ergeben sich zum Grossteil aus der Tätigkeit

[20] Die Fischer von Bern, eine alte Berner Patrizierfamilie, wurden im Jahre 1680 vom Kaiser in den erblichen Reichsritterstand erhoben (21). Beat von Fischer (1641—1698) war es, der den bernischen Stand veranlasste, das Postwesen zum Regale zu erklären. Es wurde ihm 1675 zur Verwaltung übergeben. Er verstand es, das Interesse des bernischen Rates zu wecken, indem er der städtischen Verwaltung Portofreiheit für den amtlichen Briefverkehr garantierte (22).

des kaufmännischen Direktoriums. Aus seiner Handlungsweise, aus seinen Bestrebungen lassen sich die postpolitischen Triebfedern herauslesen. Die Postpolitik ist gleichsam der ideelle Gehalt der direktorialen Betätigung. Eine Summe von Grundsätzen suchte man zu verwirklichen.

In psychologischer Hinsicht ist das „Politiker sein" eine Fähigkeit, möglichst alle Komponenten die zur Erreichung eines Zieles notwendig sind, kennenzulernen und auszunützen. Der Politiker muss ein ausgesprochenes Kombinationstalent besitzen. Gelingt es ihm alle widerstrebenden und vorwärtsdrängenden Elemente zu verwenden, sie in dem Masse zu kombinieren, dass sie zur Erreichung seines politischen Zieles führen, dann sprechen wir von einem hervorragenden Politiker. Der Politiker muss also ein Künstler sein, das Wissen ist ihm nur Mittel zum Zweck, nicht Selbstzweck. Wir werden im folgenden noch sehen, wie das Direktorium sehr oft in hervorragendem Masse ein gutes „Kombinationstalent" entfaltet hat. Die „Herren Directores" haben sich nicht nur in der Postpolitik, sondern auch in andern wirtschaftspolitischen Fragen über ein grosses Wissen und ein hohes wirtschaftspolitisches Können ausgewiesen.

Die im zweiten Abschnitt verwendete Unterscheidung von Transit- und eigenem Postverkehr und der dadurch bedingte Charakter der Postämter in Transitbureaus und selbständige, autonome Postämter erhält auch seine Rechtfertigung in postpolitischer Hinsicht. Aus dieser Unterscheidung lassen sich erhebliche postpolitische Konsequenzen ziehen. Wenn es möglich wäre die gesamte Post, die im Laufe der Jahre durch die Bureaus spediert werden, in Transit- und lokalen Verkehr zu scheiden, so würde man finden, dass bei den einen Postämtern der Transit-, bei den andern der lokale Briefverkehr überwiegt. Das eine Mal ist die Transitpost für den wirtschaftlichen Charakter eines Postamtes entscheidend, das andere Mal steht dagegen der Postverkehr der einheimischen Bürger mehr im Vordergrund.

Diese Unterscheidung rechtfertigt sich auch bei Be-

trachtung der die Postämter beherrschenden und verwaltenden Organe. Die Transitbureaus wurden durch einzelne Bürger oder durch eine Familie (Fischer von Bern) verwaltet, die vom Transitverkehr unabhängigen, „autonomen" (weil auf dem lokalen Verkehr beruhenden) Postämter dagegen von der Kollektivvertretung einer sozialen Schicht! Kaufleute und politische Körperschaften waren in Europa im 18. Jahrhundert die Träger des Postverkehrs. In den schweizerischen Orten waren es fast ausschliesslich die Handelsleute. Der Kaufmann hatte ein Interesse an einer geregelten Nachrichtenvermittlung. Wo Handel und Industrie stark entwickelt waren, da finden wir auch „autonome" Postämter! Das Interesse dieser sozialen Schicht führte schliesslich zur Übernahme des Postregals. Die Geschichte der Postämter in den schweizerischen Städten zeigt das entsprechende Bild: Die ersten Organisatoren des Postdienstes waren Privatpersonen, in der Regel Kaufleute. Aus der Gegensätzlichkeit der Interessen zwischen den Kaufleuten und den „partikularen" Postverwaltern ergaben sich Kämpfe, die mit der Verdrängung der „Einzelunternehmer" endeten und die Übernahme der Post durch die Kaufleute zur Folge hatten. Der private Postverwalter hatte andere postpolitische Interessen und Ziele als der städtische Postinteressent. Dem Erwerbsstreben der „partikularen" Postvertreter waren keine Grenzen gezogen, im Gegenteil, möglichst hohe Gewinne wollte und konnte man durch eine rücksichtslose Portopolitik leicht erzielen. Hohe Portosätze garantierten einen hohen Gewinn! Grenzen waren ihm nur durch die Konkurrenz anderer Postämter gesetzt. Gänzlich davon verschieden waren die Interessen der einheimischen Postbenützer. Sie hatten natürlich das gegenteilige Bestreben, möglichst niedere Portosätze zu bezahlen. Aus diesem Widerspruch der Interessen kam es zu Konflikten. Selbstverständlich war dieser Interessengegensatz nur in den Städten zu finden, wo auf der Grundlage einer entwickelten Industrie und eines blühenden Handels sich ein Kaufmannsstand herausgebildet hatte. Wenn aber diese wirt-

schaftliche Unterlage fehlte, der Handelsstand nur eine geringe Bedeutung hatte, dann brauchte der Postmeister keine Verletzung von „Standesinteressen" zu befürchten. Allerdings ist dann auch der städtische Postverkehr herzlich unbedeutend. Das Postamt konnte dann nur durch die günstige geographische Lage der Stadt, die einen bedeutenden Transitverkehr garantierte, eine gewisse Geltung erlangen. Der Ausdruck „Transitbureau" scheint uns deshalb gerechtfertigt. Schaffhausen sicherte sich zum Beispiel durch die Lage der Stadt den Reichsposttransitverkehr. Die Fischer konnten, dank der ausgedehnten Herrschaft des Kantons Bern, das Regale rücksichtlos ausnützen und sich durch Transitbewilligungen für die fremde Post finanzielle Vorteile sichern. Das Direktorium als Vertreter der Kaufmannschaft, wollte nichts von „Partikular-Nutzen" wissen; es sah seine Hauptaufgabe im Schutze der Interessen des „Commercy". Die Profitsucht „gewisser Partikularen", der privaten Postmeister, sah es als schädlich für die Allgemeinheit an, denn es geschehe nur „zu des Publici allseitigen Schaden". Keine zu hohen Portosätze für den einheimischen Postbenützer war das eigentliche Prinzip der Postpolitik des Direktoriums. Auf Grund dieses Gedankens können wir seine Tätigkeit begreifen und erklären. Der französische Vertrag Socins mit de Courcelle z. B. wirkte empörend auf die städtische Bürgerschaft, weil die vorgesehenen Tarifsätze von 7 Sols für den einfachen Brief und 21 Sols für die Unze viel zu hoch waren. Sie wiesen diese unverschämten Forderungen zurück und setzten es durch, dass nach der Verdrängung Socins vom Postamt der neue französische Vertrag drei resp. zehn Sols als Portogrundlage vorsah.

Das Bestreben der Verwalter der Transitpostbureaus möglichst hohe Gewinne zu erzielen, wurde durch eine straffe Organisation und eine rücksichtslose Geltendmachung des Postmonopols gefördert. Die Fischer von Bern z. B. duldeten sog. Verletzungen des „Postregals" fremder Boten durch Überschreitung bernischen Gebietes nicht. Gegen finanzielle Konzessionen wurde der Durchpass bewilligt.

Auch das Basler Direktorium hatte das Bestreben, das Postmonopol strikte durchzuführen. Die ersten Jahrzehnte seiner Postverwaltungszeit sind durch mehrfache heftige Konflikte mit auswärtigen Postämtern charakterisiert, die immer wieder durch Halten eines eigenen Postvertreters in Basel das direktoriale Postmonopol zu durchbrechen suchten. Die Reichs- wie die französische Post, die Zürcher- wie die Berner-Postvertreter suchten vergebens sich in Basel festzusetzen. Von Anfang an verstanden die „Herren Directores" unter Regal ein Monopol, jede andere nicht direktoriale Nachrichtenvermittlungsstelle bekämpfte man so lange, bis sie aufgehoben wurde. Das Direktorium hatte dabei im städtischen Rat eine hilfreiche Stütze, nicht zuletzt auch darum, weil die soziale Schicht der Kaufleute und Fabrikanten das politische Regiment der Stadt überhaupt in Händen hatte.

Es ist vollkommen begreiflich, wenn das Direktorium jede Durchbrechung des Postmonopols verhindern und dieses zur Geltung bringen wollte. Nur unter dieser Voraussetzung war eine autonome Portopolitik möglich. Das Direktorium stand dann den fremden Postinteressenten allein gegenüber. Wenn sich mehrere Postmeister konkurrenziert hätten, wären Tarifheraufsetzungen, Preistreibereien die Folge gewesen, und zwar sehr zum Leidwesen der Kaufleute, die die übersetzten Taxen hätten bezahlen müssen. Das sollte aber gerade durch die Postverwaltungstätigkeit des Direktoriums vermieden werden; deshalb hatte man ja Socin „das Handwerk gelegt". Auch die kaiserlichen Postvertreter in Basel mussten, wie wir noch sehen werden, die agressive Haltung des Direktoriums spüren.

Der direktoriale Postmonopol-Gedanke rechtfertigte sich auch in anderer postpolitischer Hinsicht. Der Verkehr eines Postamtes der damaligen Zeit setzte sich aus zwei Teilen zusammen: Einmal aus der Nachrichtenvermittlung der ansässigen Bürger und dann aus dem Transitverkehr. Die Postsachen, die von einem auswärtigen Bureau für einen andern fremden Ort bestimmt waren,

wurden gegen finanzielle Leistungen durch die dazwischen liegenden Bureaus vermittelt. Die finanziellen Konzessionen bestanden in einer vertraglich festgesetzten Vergütung eines Teiles des Portosatzes. Um die Höhe dieses Portoanteiles wurde jeweilen bei den postpolitischen Verhandlungen gestritten (vergleiche die Einleitung zu diesem Abschnitt). Die Tarifpolitik des Direktoriums strebte eine möglichst niedere Belastung für die Post des einheimischen Bürgers an. Die Preisgrenzen des Portotarifes waren in der Hauptsache durch die Verwaltungskosten und die Mindestforderungen der auswärtigen Postvertreter bedingt. Gänzlich davon verschieden waren, wie wir schon bemerkt haben, die postpolitischen Grundsätze, die den Transitverkehr betrafen. Hier galt die blosse Rentabilitätserwägung: Erzielung möglichst hoher Gewinne. Beim Transitverkehr hatte man keine Rücksichten auf die Interessen der städtischen Bürgerschaft zu nehmen, denn die Transitpost berührte sie nicht. Möglichst niedere Porti für die Nachrichtenvermittlung des einheimischen Kaufmanns und Erzielung möglichst hoher Gewinne aus der Transitpost, das waren die beiden Grundgedanken der Basler Postpolitik.

Für das Basler Postamt war die Transitpost äusserst wichtig. Die dadurch bedingten Einnahmen konnten zur Deckung der Verwaltungskosten verwendet werden, dienten also indirekt den Postinteressenten der Stadt. Hohe Portierhebungen für die städtischen Postbenützer zur Deckung der Verwaltungskosten konnten durch die Einnahmen aus dem Transitverkehr vermieden werden. Ausserdem wurde dadurch die Rentabilität der eigenen Postkurse wesentlich gesteigert. Ein erheblicher Transitverkehr über Basel war dank der günstigen geographischen Lage der Stadt möglich. Für die Herren „Directores" war es ein alter propagandistischer Lehrsatz, dass „la situation de notre ville estant telle qu'elle est la plus propre pour accellerer les lettres non seulement par (pour) toute la Suisse mais aussi pour toute l'Allemagne, l'Autriche, toute la Hongrie etc." Aus der Darstellung des mittel-

europäischen Strassennetzes ist leicht zu ersehen, dass das Direktorium kaum übertrieben hatte. Der Verkehr Frankreich—Schweiz—Italien ging zum Grossteil über Basel. Allerdings garantierte die Basler Vorzugslage kein Transitmonopol. Die Verhandlungen des Direktoriums mit ausländischen Postvertretern zeigt klar, dass für die Festlegung der Portosätze in verschiedener Weise Preisgrenzen vorhanden waren, die einer allzu scharfen Ausnützung des Transitverkehrs Widerstände entgegensetzten. Gerade beim Transitverkehr war die obere Preisgrenze bestimmt durch die Konkurrenz der umliegenden Postämter. Die Mehrkosten einer eventuellen Umgehung des direktesten Weges setzten einer Portopreissteigerung Grenzen. Gleichwertige Transportmöglichkeiten bedingten naturgemäss eine schärfere Konkurrenz, bei der der fremde Interessent der lachende Dritte war.

Die Vielheit der schweizerischen Postämter und die dadurch gesteigerten Interessen-Gegensätze äusserten sich in einer scharfen gegenseitigen Konkurrenz, in einem oft heissen Ringen um den ausländischen Posttransit. Im Verkehr mit Frankreich war z. B. für die Basler das Berner Postamt eine erhebliche Konkurrenz und die italienische Post bildete ein ständiges Streitobjekt zwischen Zürich und Basel. Einzig dem Reich gegenüber hatte das Basler Postamt grössere Vorteile. Dem Schaffhauser Reichspostamt diktierte man meist die Bedingungen, denn die Basler-Kurse konnten auf verschiedene Weise ins Reich gelangen.

Entscheidend bei allen Vertragsverhandlungen war die allgemeine postpolitische Konstellation: Das Verhältnis des Basler Direktoriums zu allen auswärtigen Postämtern. Aus der Geschichte der Basler Post ist leicht zu ersehen, dass die postpolitische Situation für das Direktorium immer dann am vorteilhaftesten war, wenn man mit dem Reich und den Fischern von Bern in gutem Einvernehmen lebte. Die Reichspost war für Basel deshalb wichtig, weil wahrscheinlich der Postverkehr der Basler Bürger sich hauptsächlich nach dem Reich orien-

tierte. Eine solche Annahme scheint uns deshalb gerechtfertigt, weil der Basler Industriekörper in bezug auf den Absatz fast ausschliesslich an das Deutsche Reich gebunden war. In der Tarifpolitik war das Direktorium nicht bedingungslos den Interessen der Reichspost ausgeliefert, denn die französische Route über Strassburg bildete jederzeit eine wirkungsvolle Konkurrenz. Ein gutes Einvernehmen mit Bern war für das Direktorium deshalb von Nutzen, weil die territoriale Ausweitung des Kantons Bern den Verkehr mit der übrigen Schweiz und Italien erschweren, unter gewissen Umständen sogar überhaupt verhindern konnte.

3. Die Verteidigung des Postregals.
(1682 bis ca. 1725)

Gleich mit der Übernahme des Postregals hatte das Direktorium schwierige Kämpfe zu bestehen. Die Postsouveränität wurde in mehrfacher Weise angegriffen. Die Ausschaltung Socins[21] war vom französischen Postamt nicht eigentlich als besonders angenehm empfunden worden, denn man trug sich mit dem Gedanken, in Basel einen französischen Postvertreter zu halten (1). Das wäre kaum nach dem Sinne der Basler Regalverwalter gewesen. Regal war für das Direktorium gleichbedeutend mit Monopol! Wie hätte jedoch eine solche Sinngebung mit einer auswärtigen Postvertretung in Einklang gebracht werden können? Die französischen Versuche in dieser Hinsicht mussten zurückgewiesen werden. Der Strassburger Postverwalter de Courcelle liess sich dadurch nicht besonders einschüchtern. War der Versuch eine Postvertretung in Basel zu halten misslungen, so hoffte er doch im Konflikte wegen der Portosätze zu siegen. Er stützte sich auf jenen berühmten Portotarif, den er mit Socin vereinbart hatte und der die so folgenreiche Erregung unter den Kaufleuten hervorbrachte. Die Portosätze waren für die Kaufleute, die sich mit Recht als die Hauptbenützer der Post ansahen, viel zu hoch. Für einen ein-

[21] Vergl. S. 1 f.

fachen Brief nach Strassburg 7 Sols und für die Unze 21 Sols bezahlen zu müssen war einfach ungeheuerlich! Das Direktorium lehnte hartnäckig die Bezahlung dieser Portosätze ab und verweigerte sogar die Annahme französischer Briefe! Ein Postkrieg schien unvermeidlich.

Dem Abbruch der Beziehungen waren schon längere Verhandlungen vorausgegangen. Gleich nach dem Vertragsabschlusse Socins mit de Courcelle am 18. Oktober 1681 hatte die Kaufmannschaft protestiert und als Socin fiel, wurden Zäslin und Mitz nach Strassburg gesandt, um mit de Courcelle zu verhandeln. Man offerierte für einen einfachen Brief nach Strassburg $2^1/_3$ bis 3 Sols und für die Unze 9 Sols (2). Der Erfolg blieb aus; ebenso schlugen die Verhandlungen im April 1682 fehl. Gegenseitige Drohungen fruchteten ebenfalls nichts, die Basler verstanden sich nur dazu, frankierte Briefe vom Postmeister Foulon in Hüningen anzunehmen (3). Zu einem Vertragsabschlusse kam es erst am 20. Oktober 1682 in Wangen. In der Portofrage hatte das Direktorium gesiegt. Ein einfacher Brief kostete nun 3 Sols, die Unze 10 Sols; für die Distribution aller aus Frankreich kommenden Briefe erhielt das Basler Postamt 2 Sols pro Unze. Aber nicht nur in der Portofrage konnte das Direktorium auf seinen Erfolg stolz sein, sondern auch auf die übrigen Abmachungen. Im Postverkehr zwischen der Schweiz und Frankreich sollte Basel fortan eine dominierende Stellung einnehmen. Alle französischen Briefe, die nach der Schweiz gehen, wurden dem Basler Postamt übermacht, ausgenommen waren nur die nach Zürich und Schaffhausen bestimmten Postsachen. Theoretisch gab diese Bestimmung dem Basler Postamt ein Monopol im französisch-schweizerischen Briefverkehr. Aber eben nur theoretisch, denn später wurde zwischen Frankreich und den Fischern, Postverwalter in Bern, eine Vereinbarung getroffen, die einen Postverkehr über Pontarlier—Bern ermöglichte. Jedoch war diese Route wahrscheinlich für den schweizerischen Verkehr nicht so wichtig, wie diejenige über Basel. Nach dem Wangener Vertrag ver-

pflichtete sich Basel alle nach Frankreich, Flandern, Holland, Deutschland (!), Elsass usw. bestimmten Postsachen wie früher über Strassburg zu senden[22]. Diese Briefe überbrachte das Basler Postamt dem Hüninger Postmeister, wofür ihm pro einfachen Brief 3 Kreuzer, für die Unze 10 Kreuzer „bonificiert" wurde (4).

Im Jahre 1698 wurde der Vertrag unverändert erneuert. Nur eine Bestimmung wurde beigefügt: Verrechnungseinheit ist in Zukunft die elsässische Valuta („payable en argent d'Alsace") (5). Diese Klausel sollte noch schwerwiegende Folgen zeitigen.

Billige Porti war das postpolitische Ziel des Direktoriums gewesen. Der Konflikt mit dem französischen Postamt hatte mit dem Siege der Basler geendet. Ebenso war der französische Versuch, mittels eines eigenen Vertreters das Monopol zu durchbrechen, misslungen. Von einer völligen Durchführung des „Regals" konnte aber dennoch nicht die Rede sein. Der kaiserliche Postverwalter Em. Schönauer versah nach wie vor seine Funktionen; er vermittelte den Postverkehr zwischen dem kaiserlichen Postamt Schaffhausen[23] und Basel. Er durfte sich seiner völligen Unabhängigkeit vom Direktorium freuen und die Herren Directores mochten wohl mit einem gewissen Neid auf dessen Selbständigkeit blicken. Die Stellung Schönauers widersprach doch völlig den postpolitischen Einstellungen des Direktoriums. Man konnte neben sich keinen selbständigen Verwalter dulden, der noch dazu einen Hauptteil des Postgeschäfts, die Reichspost, verwaltete. Durch einen Beschluss des Direktoriums wurde Schönauer gezwungen, künftig die Briefe vom Postamt

[22] Was weiter nach Norden ging, musste bis Rheinhausen frankiert werden.

[23] Von den drei Strassen ins Reich, rechts und links des Rheins, über Freiburg resp. Strassburg nach Frankfurt und über Schaffhausen, benützte man den ersteren Weg bis um die Mitte des 18. Jahrhunderts nicht, einesteils wegen der vielen Staaten, die man durchqueren und deren Konzessionen man haben musste, andernteils waren durch die vielen Kriege die Wege weniger gesichert und auch die Strassen schlecht. Die Route über Strassburg war dagegen für den Reichsbriefverkehr sehr günstig. Die eigentliche Verbindungsstrasse mit dem deutschen Postverkehrsnetz ging aber längs des Rheins durchs Fricktal über Schaffhausen, wo seit 1652 der Kaufmann Klingenfuss Postverwalter war. Das Postwesen wurde in Schaffhausen nie zum Regale erklärt.

zu beziehen, damit war ihm seine Unabhängigkeit genommen. Das direktoriale Postamt war in der Lage, den Reichspostverkehr zu kontrollieren. Schönauer hatte nur noch den Transport zu regeln. Der darauf erfolgte Protest der österreichischen Regierung blieb erfolglos, so dass das Direktorium sich ob seines Erfolges freuen konnte (6). Die österreichische Regierung drang aber auch gar nicht darauf, ihren Postvertreter in Basel weiter zu verteidigen. Es konnte ihr in Friedenszeiten gleichgültig sein, wer den Postverkehr vermittelte. Ganz anders aber in Kriegszeiten! Der auswärtige Postvertreter war dann von grosser Bedeutung. Durch seine Vermittlung war es möglich die ganze ausländische Post zu kontrollieren, nicht nur die für die Reichspost bestimmten Briefschaften, sondern auch die Postsachen der Landesposten! Spionagegefahr konnte verhindert und vielleicht auch mittels des schwarzen Kabinetts Einsicht in gewisse politische Machenschaften erhalten werden. In Basel war ein eigener Postvertreter günstiger wie in Schaffhausen. Von den beiden Städten konnte die erstere als Kontrollstelle ungleich vorteilhafter sein; denn von Basel aus ging der ganze Verkehr durch die österreichischen Lande[24]. In Schaffhausen war ein Reichs- und österreichischer Postvertreter ziemlich unbedeutend, denn jederzeit konnte man ins Reich gelangen, ohne österreichisches Gebiet zu durchqueren. Durch das Gebiet geistlicher Herrschaften erreichte man die fürstenbergischen, hohenzollerischen oder württembergischen Lande. Dank der Vermittlung der Schaffhauser Post konnte die Post ins Reich versandt werden ohne einer österreichischen Kontrolle ausgesetzt zu sein. Die Basler Postillions gingen dagegen alle durch das österreichische Fricktal, soweit sie den Postverkehr mit dem Reiche versahen. Ein kaiserlicher Postvertreter hatte also die ganze ins Reich bestimmte Post in den Händen.

Die Frage sollte während des orleanischen Krieges aktuelle Bedeutung erhalten[25]. In Basel war Schön-

[24] Die Basler-Kurse gingen durch das österreichische Fricktal nach Schaffhausen.

[25] 1689—1697.

auers Stellung seit den direktorialen Beschränkungen kaum dazu angetan, der österreichischen Regierung irgendwie zu nützen. Die Wiener Postgewaltigen waren sich auch dessen vollkommen klar und suchten darum auf andere Weise ihre Kontrolle auszuüben. Im Herbst 1790 wurde der Basler-Schaffhauser-Bote im Österreichischen überfallen, ihm der Briefsack abgenommen und dieser dem Schönauer übermacht (7). Solche, auf amtliche Veranlassung durchgeführte Überfälle häuften sich, so dass sich das Direktorium genötigt sah, den Rat um Unterstützung seiner Proteste zu bitten. In verschiedenen Schreiben beschwerte sich das Direktorium beim kaiserlichen Gesandten und ersuchte die Stände Schaffhausen, Bern und Zürich um Hilfe (8).

Die österreichische Regierung liess sich aber kaum von ihrem Ziele, jeden feindlichen Briefverkehr zu verhindern, abbringen. Die kaiserliche Regierung hatte auch ein ausdrückliches Verbot für den Transport französischer Briefe erlassen, um jede Spionage zu verhindern. Die Isolierung Schönauers in Basel bestärkte die österreichische Verwaltung in dem Verdachte, dass das Basler Postamt solche Briefe spediere (9). Den andauernden Überfällen konnte aber das Basler Postamt ausweichen; ausser der Fricktaler-Route stand ja noch der Weg durch die Basler Landschaft offen. Allerdings musste dann Berner Gebiet durchquert werden, um nach Schaffhausen zu gelangen. Die Berner Postvertreter konnten also aus der Basler Verlegenheit einen gehörigen finanziellen Nutzen ziehen. Doch musste die Sache probiert werden. Das Direktorium beschloss deshalb der eigenartigen österreichischen Kontrolle auszuweichen und die Kurse künftig durch die Landschaft über Aarau nach Schaffhausen zu leiten. Ein Bote ging also durchs Fricktal und einer durch die Landschaft. Die Lösung war gefunden, aber gerade dadurch dem Misstrauen der Österreicher neue Nahrung gegeben. Was lag da näher als die Argumentation, der eine Kurs sei für die neutralen und der andere für die „feindlichen" Briefe bestimmt. Einige Zeit später wurde

der Fricktaler Durchpass für die Basler Kurse überhaupt gesperrt.

Das Direktorium sah bisher in der „Vorder-österreichischen" Regierung seinen einzigen Gegner. Schönauer selbst wurde nicht weiter beachtet. Allein Anklagen des Berner Postverwalters Fischer und des Schaffhauser Postverwalters Klingenfuss, machten das Direktorium auf dessen Machenschaften aufmerksam. In einem scharfen Memorial an den Rat verlangte es dessen Bestrafung. Der Rat zitierte hierauf den Angeschuldigten vor sich, damit er über sein Gebahren Rechenschaft ablege. Schönauer hielt sich aber gerade in Innsbruck auf, um für seine Sache zu werben (10). Sein Verhalten in der ganzen Angelegenheit ist nicht klar ersichtlich. Jedenfalls scheint er gehörig für die Österreicher gearbeitet zu haben. Nicht nur suchte er durch die österreichischen Oberbehörden zum Ziele zu gelangen, sondern er wiegelte auch die Postbeamten auf, wie der Ulmer Reichspostmeister mitteilt, um die Sperrung der österreichischen Route für die Basler Post zu erreichen (11). Noch am 17. Mai schrieb Schönauer an den Schaffhauser J. N. Klingenfuss, er möge alle, sowohl die mit der österreichischen als mit der Reichspost einlaufenden Briefe „an nimand als mich, der römisch kaiserlichen Mayestät löbl. mit Eyd verpflichteten Postverwalterer in Basel" senden und von den Basler Boten keine Briefe mehr annehmen, überhaupt den Botenritt „von Stund an" abstellen, wozu ja der verstorbene Vater Klingenfuss sich 1681 verpflichtet habe. In eben diesem Schreiben drohte er dem Klingenfuss noch mit Entsetzung vom Amte, was zu tun er Vollmacht habe, wenn der Schaffhauser nicht in seine Forderungen einwillige (12). Zweifellos hatte Schönauer die österreichische Postverwaltung hinter sich. Ein zu gleicher Zeit eingegangenes Schreiben des kaiserlichen Rats J. M. Schludbach aus Innsbruck erhellt klar die Stellung Schönauers. Schludbach kündigt die vollständige Sperre des Fricktals an, da der zu Basel von den „Handelsleuthen bestöllte" Posthalter französische Briefe spediere. Schönauer allein sollte noch

das Recht zum Brieftransporte haben (13). Die Massnahmen wurden, wie schon dargestellt worden ist, sofort durchgeführt; jeder durchs österreichische Gebiet gehende Bote wurde angehalten, die unverdächtigen Briefe wurden ihm abgenommen und durch einen österreichischen Boten weiterspediert (14).

Am 26. Mai 1691 kamen die obrigkeitlichen Deputierten und das Direktorium auf der Schlüsselzunft zusammen, um Schönauer zu verhören. Dieser jammerte, man wolle ihm sein Stücklein Brot nehmen; er habe sich doch nichts zu Schulden kommen lassen. Tatsächlich bestand sein Fehler nur darin, dass er als kaiserlicher Postmeister auswärtige Interessen vertreten musste. Nicht ganz mit Unrecht bemerkt er, dass er nur ein Mittel zum Zwecke sei, und dass hinter der ganzen Geschichte noch „höhere" Herren ständen (15). Wie sich die Angelegenheit mit Schönauer weiter gestaltete, ist nicht ersichtlich. Ein völliges Beiseiteschieben des österreichischen Postverwalters scheint dem Direktorium nicht gelungen zu sein.

Die Sperrung der Fricktaler-Route war für das Basler Postamt eine bedeutende Schädigung. Die Kurse durch die Landschaft brauchten mehr Zeit und konnten ausserdem teurer zu stehen kommen, wenn die Fischer von Bern die Verlegenheit der Basler finanzpolitisch ausnützten. Das Bestreben des Direktoriums war deshalb in erster Linie darauf gerichtet, die Sperrung der Fricktaler-Route aufzuheben. Zu diesem Zwecke schrieb es erneut an Bern, Zürich und Schaffhausen. Man wünschte die Angelegenheit auf der nächsten badischen Tagleistung zu besprechen (16). Fischer von Bern zögerte jedoch mit einer Antwort. Er hatte mit gewohntem Scharfblick die günstige Gelegenheit erkannt. Am 19. November 1691 wurde das Direktorium mit einem Schreiben von Bern überrascht, in welchem Fischer darauf aufmerksam machte, dass der Aarauer Kurs über bernisches Gebiet ginge, also eigentlich seine Regalrechte verletzte. Er schlug eine gemeinsame Lösung der Kurse über Balsthal vor (17). Seit

der Sperrung waren beide Boten über Sissach, Erlisbach, Brugg nach Schaffhausen gegangen. Das Direktorium kam in eine peinliche Verlegenheit; es versuchte die Lösung hinauszuschieben! Vielleicht konnte sich die Lage noch zu seinen Gunsten ändern. Hoffte man wohl auf eine baldige Beendigung des Krieges und damit auf Wiederdurchführung der Fricktaler-Kurse? Jedenfalls wünschte man Zeit zu gewinnen; man gab den Fischern überhaupt keine Antwort. Dem Berner Postverwalter schien eine rasche „Verständigung" notwendiger, d. h. nützlicher! In einem neuen Schreiben vom 23. April 1792 drohte er mit andern „mesures", wenn man nicht verhandeln wolle (18). Das Direktorium hatte nun keine andere Wahl als in eine Konferenz einzuwilligen. Die Situation war eine ganz unzweideutige: die Feindschaft der Fischer sperrte den Verkehr mit dem Reiche und führte zu einer Stärkung der Schönauerschen Stellung, dem man dann neue Konzessionen machen musste. Entweder Aufgabe des Postmonopols oder finanzielle Konzessionen an die Fischer; eine andere Lösung gab es nicht! Man entschied sich wohl mit Recht zu letzterem. Eine Änderung der erzwungenen Vertragsklauseln mit Fischer war immer möglich; in Friedenszeiten konnte die österreichische Route bei Vertragsverhandlungen von neuem als Konkurrenzstrasse ausgespielt werden. Eine Anerkennung des kaiserlichen Postvertreters dagegen hätte nicht so leicht wieder rückgängig gemacht werden können! Die am 26. Mai 1692 in Aarau tagende Konferenz führte zu einem Vergleich (19). Mit Schaffhausen wurde vereinbart, die Kurse künftig durch Vermittlung der Fischerschen Post über Balsthal zu führen. Die finanziellen Klauseln im Vertrage mit Bern sahen eine Entschädigung von 100 Reichstalern vor, dafür verpflichtete sich Fischer, das Briefpaket zweimal wöchentlich von Balsthal nach Brugg zu transportieren (20). Mit diesen Verträgen waren die eigentlichen Schweizer-Kurse gesichert. Schönauer und mit ihm die österreichische Regierung hatten ihre Ziele nicht erreicht.

Der Ryswicker Friede von 1697 machte den Streitigkeiten ein Ende. Die schweizerischen Kurse wurden wieder aufgehoben.

Schönauer war schon im Jahre 1694 gestorben. Sein Nachfolger Raillard sollte nicht lange sein Amt ausüben. Ein erster Konflikt ergab sich schon gleich nach dem Friedensschlusse.

Durch einen Vertrag, den das Direktorium mit dem Postmeister Kreyser in Freiburg im Jahre 1698 abschloss, wurde die Organisation eines wöchentlichen Botenkurses, der zwischen den beiden Städten verkehren sollte, beschlossen. Eine Neuerung war das nicht, denn der Kurs existierte schon vor dem Kriege. Nach kurzer Zeit weigerte sich Kreyser jedoch den Boten zu empfangen und seine Briefe anzunehmen. Die hohe vorderösterreichische Postkommission verlangte, dass man mit Raillard als österreichischem und kaiserlichem Postverwalter allein verkehren solle (21). Darauf erfolgte ein fast völliger Abbruch der Beziehungen zwischen den beiden Postämtern. Die Briefpakete blieben in Freiburg liegen und wurden oft erst nach vierzehn Tagen zurückgesandt (22). Eine Delegation des Direktoriums, die in Rheinfelden mit Baron von Grandmont verhandelte, richtete nichts aus. Den starren Anhängern und Verteidigern des Postregals stand der zähe Wille des Barons gegenüber, der das pedantische Festhalten der Basler an ihrem Regale nicht verstehen wollte und völlige Freiheit für den österreichischen Vertreter verlangte. Die Direktorialvertreter pochten auf die Souveranitätsrechte ihres Standes, der Baron dagegen drohte mit vollständigem Boykott, worauf die Basler schlagfertig erwiderten, dass sie verschiedene Wege für den Brieftransport ins Reich offen hätten. Die Verhandlungen zerschlugen sich. Eine Versammlung der Kaufleute stellte sich restlos auf die Seite des Direktoriums (23). Erst als Kreyser die Angelegenheit der österreichischen Postkammer unterbreitete, erreichte man eine provisorische Regelung. Das Basler Postamt sollte alle Briefe erhalten, mit Ausnahme der österreichischen, die von Rail-

lard spediert wurden (24). Diese Abmachung blieb aber nur kurze Zeit in Kraft. Man warf sich gegenseitig vor, die Bedingungen nicht eingehalten zu haben. Wenn Raillard eine Besserung seiner Stellung durch das Verhalten der österreichischen Postverwaltung erhoffte, so musste er sich sehr enttäuscht sehen. Die Feindschaft des Direktoriums bewirkte das Gegenteil. Noch im gleichen Jahre forderte es eine „Ratserkanntnus" Raillard jeden österreichischen Brieftransport zu verbieten. Dies geschah; nur die Spedition des lothringischen Briefpaketes wurde ihm noch belassen (25). Damit hatte das Direktorium sein postpolitisches Ziel, die Post zu monopolisieren, in der Hauptsache erreicht.

Der österreichischen Regierung war die Massregelung Raillards wohl nicht angenehm. Solange der Friedenszustand andauerte, konnte es ihr allerdings gleichgültig sein, was für eine Rolle ihr Vertreter in Basel spielte. In Kriegszeiten änderte sich dagegen die Sachlage von neuem. Während des spanischen Erbfolgekrieges wurde die alte Massregel, die Sperrung des französischen Briefverkehrs, wieder notwendig. Wie sollte sie aber durchgeführt werden, bei der völlig unbedeutenden Stellung, die Raillard einnahm? Die bisherige Erfahrung hatte gezeigt, dass eine Privatperson gegen das Direktorium in Basel nicht durchdringen konnte, denn hinter dem Direktorium stand der Rat und damit der ganze Stand. Der Kampf musste auf breiterer Basis durchgeführt werden, sollte er zum Erfolge führen. Was nützte die Sperrung der Fricktaler-Route, wenn die Kurse durch die Landschaft nach Schaffhausen geführt werden konnten? Von Schaffhausen aus war an eine Kontrollmöglichkeit der Post durch die österreichische Regierung gar nicht zu denken. Nur ein Angriff auf diese Schweizerkurse erschütterte die Stellung des Basler Postamtes. Niemand konnte dieses Programm besser durchführen als die Fischer von Bern. Die österreichische Regierung zog aus diesen Verhältnissen die richtige Konsequenz. Nachdem einige Jahre ohne Erfolg

verstrichen waren, setzte man kurzerhand sowohl den Schaffhauser wie auch den Basler österreichischen Postverwalter ab und ernannte an deren Stelle die Gebrüder Fischer, Postmeister des Standes Bern, zu Postverwaltern in diesen Städten (1705) (26). Die Fischer waren in der Lage, das gesamte Basler Postwesen lahmzulegen. Neben den Schaffhauser-Kursen gingen auch die nach Zürich und Italien bestimmten Boten über ihr Territorium. Die Ernennung der Fischer bedeutete eine Stärkung der Position der Österreicher, vorausgesetzt, dass sie den postpolitischen Intentionen der österreichischen Regierung gerecht wurden[26]. Die Fischer von Bern nahmen die ihnen durch Kaiser Leopold verliehenen Ämter mit Freuden an! Dadurch kamen sie der Verwirklichung ihres postpolitischen Programms einen erheblichen Schritt näher. Es ist keine Übertreibung, wenn man die Fischer als die schweizerischen Taxis bezeichnet! Ihre Bestrebungen waren gleich kongenial. Sie wollten nicht mehr und nicht weniger als eine direkte europäische Verkehrslinie Holland—Italien schaffen und diese in ihre Hände bekommen. Die Fischer hatten dazu schon mannigfache Vorbereitungen getroffen! Ein Vertrag von 1690 mit Louvois regelte den Verkehr mit der französischen Post; und bald darauf entstand ein Kurs Paris—Mailand über den Simplon. Zwei Jahre später gelang es ihnen in St. Maurice mit Marchese di Cavaglia zu einer Einigung zu gelangen, was zur Öff-

[26] Der Glaube, dass das Basler Postamt französische Briefe versende, wurde in den weitesten Kreisen der österreichischen Amtsstellen geglaubt. So beklagte sich im Jahre 1703 der kaiserliche Gesandte v. Trautmannsdorf über den Transport französischer Briefe und beschuldigte in geradezu beleidigender Weise den Basler Postverwalter Schaub als Hauptförderer dieser Spedition. Er soll ihn vor einem Basler Deputierten als französischen Kommis, der von Frankreich bezahlt werde, bezeichnet haben. Er sei ein Schelm, der dergleichen Korrespondenz führe, spediere und dazu noch seine Vorgesetzten belüge. „Wenn er Ihne Schauben bei der Hand hette, wollte er Ihme henkhen lassen." Schaub beteuerte seine Unschuld und forderte die Namhaftmachung der Verleumder. Der Rat beschloss sogar eine Deputation, bestehend aus Ratsherrn Merian und Franz Heussler vom „Directorio" zum Gesandten zu schicken, um in Freundlichkeit zu versuchen, ihm „den Wahn zu benemmen". Schaub selbst wurde auf Verlangen des Rats eingeschärft, seinen Eid getreulich zu halten und den Brieftransport neutral zu gestalten (29).

nung des grossen St. Bernhards für die Post führte. Wiederum ein Jahr später gelang es Beat Fischer die fünf alten Orte zu bewegen, ihm die Führung eines Kurses Luzern—Mailand über den Gotthard zu gestatten. Durch den Erwerb des Neuenburger Regals (1695) wurde die französische Linie noch mehr gesichert und im Jahre 1698 wurden die ersten Kurse durchs Wallis, dessen Regale auch von Beat erworben worden war, über den Simplon und durch Uri über den Gotthard eingerichtet (27). Die Öffnung der drei Alpenpässe Gotthard, Simplon und grosser St. Bernhard für die Post war somit Beat Fischers Verdienst (28). Inwieweit die Fischerschen Pläne, die eigene Post immer weiter auszubreiten und eine direkte Verbindung Holland—Italien zu schaffen, dadurch gediehen waren, ist leicht einzusehen. Durch den Mailändervertrag und durch eine Verständigung mit Zürich war eine direkte Linie Deutschland—Italien durch die Schweiz gesichert. Die Nürnberg—Lyoner-Route hatte man auch in Händen, da diese Kurse nicht nur im bernischen Gebiet, sondern auch im solothurnischen (dessen Postregale auch in Fischerschen Händen war!) ihrer Kontrolle unterstanden. Der Vertrag mit Frankreich von 1690 erhielt seine volle Bedeutung durch den schon erwähnten Erwerb des Neuenburger Regals und die Schaffung des Bernhardiner Kurses sicherte die Verbindung Frankreichs mit Italien. Sollte es nun noch gelingen in Schaffhausen einen Postvertreter zu halten, dann war der deutsch-schweizerische Postverkehr durch die Fischer vollkommen kontrolliert. Der Erwerb des Schaffhauser Postamts machte sie zu eigentlichen Monopolinhabern der deutsch-schweizerischen Post! Das Basler Postamt war für die Fischer eigentlich weniger wichtig. Ihnen lag mehr an der Linie über Schaffhausen hinaus ins Reich. Vielleicht konnte es später gelingen, noch weiter nach Norden vorzudringen. Dann war die Errichtung einer Linie Holland—Italien gesichert! Welch ein grosser postpolitischer Gedanke, der Taxisschen Reichspost im Verkehr Holland—Italien gefährlich werden, sie eventuell schlagen zu können! Denn

die Gotthardlinie war ohne Zweifel kürzer als die Verbindung über den Brenner. Ein gewaltiger finanzieller Nutzen war somit zu erhoffen! Die Fischersche Postpolitik war zweifellos grosszügig, ihre Durchführung aber schwierig und gefährlich.

Die Übernahme der beiden Postämter wurde in Basel und Schaffhausen als ein Versuch aufgefasst, den gesamten schweizerisch-deutschen Postverkehr zu monopolisieren. Die Ernennung der Fischer erregte darum begreiflicherweise ungeheures Aufsehen. Selbst in Zürich war man über die expansiven Bestrebungen der Berner in Sorge. Der Schaffhauser Rat gelangte an die Thurn und Taxis. Diese hatten dem Kaiser die Fischer vorgeschlagen, damit „die verdächtige Korrespondenz hinfüro ... unterbrochen" würde (30). Man ersuchte sie, wie bisher einen einheimischen Bürger mit dem Postamt zu betrauen. Zürich schrieb in diesem Sinne an die Taxis als auch an den kaiserlichen Gesandten (31). In Basel dachte man erst an eine Konferenz, damit ein gemeinsames Vorgehen beschlossen werden könne; jedoch suchte man schliesslich beim Kaiser eine Änderung zu bewirken, denn dieser hatte zuerst nichts von der Ernennung der Fischer wissen wollen, denn er soll erst nach wiederholtem Drängen der Taxis nachgegeben haben (32). Eine Vorstellung des Direktoriums beim Rat, die die Gefährlichkeit „des nagelnewen Postampts" der Fischer klarmachte, bewirkte, dass dieser eine Deputation an die gerade in Baden zusammengetretene Tagleistung sandte. Diese Deputation sollte die dortigen Basler Vertreter beauftragen, mit den Berner Abgeordneten zu verhandeln, um die Fischer von dem „gefährlichen Beginnen" abzubringen (33). Auch den österreichischen Ehrengesandten wollte man in ähnlichem Sinne beeinflussen (34). Um auch zum voraus jede Möglichkeit der Schaffung einer Postniederlage in Basel durch die Fischer zu hintertreiben, gelangte das Direktorium mit dem Begehren an den Rat, jedem Bürger bei Verlust seines Bürgerrechts zu verbieten, den Fischern irgendwie behilflich zu sein; dieses Verbot sollte auf den Zünf-

ten durch Anschlag bekanntgemacht werden. Der Rat nahm den Direktorialvorschlag am 23. Juni 1706 an.

Unterdessen war die kaiserliche Antwort eingegangen. In nichtssagenden Worten wurde das Begehren abgewiesen und als Grund der Änderung die „verdächtigen Korrespondenzen" angegeben (35). Das Direktorium widersprach; in einem Memorial an den Bürgermeister wurden die Fischer gleichsam als „Landesverräter" hingestellt, es sei „also höchst bedauerlich, dass Eydtgenossen selbsten dem Haus Österreich den Fingerzeig geben wie und auf was waise einem Eydtgenössischen Stand in seiner Souveränität auf den Hals zu tretten, und gleichsamb deroselben in das Herz zu greyfen seye, ..." (36). Auch ein gemeinsames Schreiben der vier evangelischen Stände Basel, Schaffhausen, Zürich und St. Gallen nach Innsbruck, das auch auf die Souveränitätsrechte der schweizerischen Stände pochte, blieb ohne Erfolg. Sie erhielten zur Antwort, dass sich nicht das Postwesen, sondern nur die Personen änderten! (37).

Im Februar 1707 kam der ältere Fischer selbst nach Basel, um über die Etablierung seiner Post in der hiesigen Stadt zu verhandeln (38). Das mehrseitige Memorial, das Fischer am 16. Februar dem Rate eingab, wandte sich in hervorragender Weise gegen die Behauptungen des Direktoriums. Er wies vor allem darauf hin, dass von einem Angriff auf das ständisch baslerische Postregale gar nicht die Rede sein könne und betonte, es sei ganz unmöglich, dass die Souveränität angegriffen werde, denn in vielen andern Staaten würden auch österreichische Generalpostmeister ihr Amt ausüben. Übrigens machte er mit Recht auf die Tatsache aufmerksam, dass sowohl der Pruntruter, Luzerner, Zürcher wie auch der Markgräfler Bote in die Stadt kämen, ohne unter dem Regale zu stehen (39). Die Fischer drangen jedoch nicht durch, denn für das Direktorium war „Regal" gleichbedeutend mit Monopol; die rechtliche Seite war ihm gleichgültig. Eine Erfüllung des Fischerschen Begehrens bedeutete Kon-

kurrenz, also eine Durchbrechung des Monopols und dies wollte das Direktorium unmöglich dulden.

Auch in Schaffhausen führten die Fischerschen Versuche nicht zum Ziele. Der Schaffhauser Rat ernannte an Stelle der Fischer die Klingenfuss'schen Tochtermänner H. Fr. Stokar und H. Konrad Peyer zu Postmeistern (40). Auf diese unzweideutige Stellungnahme der beiden Stände hin, lenkte die kaiserliche Regierung ein. In einem Schreiben vom 30. Dezember 1707 ernannte sie einen Herrn von Meyenburg zum kaiserlichen Postverwalter in Schaffhausen und von den Fischern wurde, wie es in dem Schreiben heisst, auf Gesuch der Schaffhauser Regierung abgestanden (41). Das Schaffhauser Postamt war nun in drei Teile geteilt. Meyenburg verwaltete die kaiserliche, die Fischer die österreichische und Peyer-Stokar die Schaffhauser Post. Ein Jahr darauf, im Januar 1709 gingen bereits zwei Kurse wieder durchs Fricktal (42).

Diese Misserfolge verringerten jedoch die Aktivität der Fischer in keiner Weise. Am 14. Januar 1709 fordern sie erneut eine Vertretung in Basel. Sollte sie nicht bewilligt werden, so würden sie die österreichischen Briefe nicht mehr nach Basel, sondern nur noch nach Augst bringen (43). Demnach scheinen die Fischer eigene „österreichische" Kurse durchs Fricktal eingerichtet zu haben. Zur gleichen Zeit beklagte sich der Schaffhauser Rat über die Fischer. Sie missbrauchten ihre Rechte, indem sie auch in Schaffhausen Briefe einsammelten, austeilten und versandten (44). Auf diese Alarmrufe hin liess das Direktorium das Verbot der Hilfe eines Bürgers für Fremde in Postsachen neuerdings auf den Zünften publizieren. Der Gesandte von Trautmannsdorf wurde gebeten, Pässe für den Transit der Post durch das Fricktal auszustellen. Trotz dieser Ausweise wurden die Posten mehrfach bei Waldshut und Rheinfelden überfallen.

Die Fischer waren nicht gewillt ihre vorderösterreichischen Kurse nach Augst aufzugeben. Als Gegenmassnahme verweigerte das Basler Postamt die Annahme der durch diese Fischer Posten spedierten Briefe (45).

Klagen des Direktoriums über die Attentate nützten nichts. Mit überlegener Ironie erklärten die Fischer, dass es sich in dieser Sache genau so verhalte wie bei Raillard. Sie müssten das österreichische Postregale ebenso hüten wie die Basler das ihre. Im übrigen seien sie gewillt überhaupt keine Briefe mehr zu senden, wenn die Basler nicht zahlen wollten. Man spediere nur noch „à la parole donné de nous payer sans nous chicaner" (46). Für die Fischer war der Verlust durch die Sperrung des Brieftransportes nicht so gross wie für die Basler. Der Basler Kaufmann wickelte die meisten Geschäfte mit deutschen Gebieten ab; sein Reichsbriefverkehr war deshalb sehr wichtig! Ein Schreiben Schaffhausens an die Taxissche Reichspostverwaltung sorgte endlich für „Remedur". Im März befahl Graf de la Tours dem General Bürklin für die Verhinderung der Fischerschen Überfälle Sorge zu tragen (47): Man liess künftig die Postillions durch Soldaten begleiten, was um so notwendiger war, als die Freiburger Regierung den Befehl gegeben hatte, die Basel—Schaffhauser Post wieder aufzuheben (48).

So glänzend die Fischersche Politik war, sie musste ihnen zum Verhängnis werden, sobald sie in Konflikt mit einer der grossen Reichsmächte, der österreichischen Regierung oder den Taxis kam. Schon der Verlust des Reichspostamtes in Schaffhausen zeigte eine deutliche Abkehr der Taxis von ihren „Angestellten". Hatten die Taxis etwa Einsicht in die postpolitischen Bestrebungen der Fischer gewonnen? Waren sie misstrauisch geworden? Die Fischersche Idee, eine grosse europäische Postverbindung zu schaffen, die von der Nordsee bis zum Mittelländischen Meere reichen sollte, hatte eine wesentliche Förderung durch die Übernahme der beiden Postämter Basel und Schaffhausen erfahren. Obwohl sie das kaiserliche Postamt verloren hatten, verfolgten sie ihre Ziele weiter. Das kaiserliche Postamt konnte ihnen schliesslich gleichgültig sein, die Hauptsache war für sie der Durchpass durch Schaffhausisches Gebiet! Ein neuer Baustein zur Verwirklichung ihres Projektes war die im Jahre 1709 er-

folgte Ernennung der Fischer zum schwäbischen Obristpostmeister durch Eberhard Ludwig, Herzog von Württemberg. Dadurch wurde es den Berner Postverwaltern möglich,eine direkte Verbindung mit Rheinhausen herzustellen, deren Route sie nun grossteils kontrollieren konnten. Die Strasse von Schaffhausen über Tuttlingen—Tübingen—Stuttgart — Bietigheim—Sintzheim—Heidelberg usw. oder von Stuttgart über Pforzheim nach Baden—Durlach stand ihnen zur Verfügung. Ausserdem hatten die Fischer einen direkten Anschluss nach Frankreich über Tübingen—Freudenstadt—Oberkirch—Strassburg. Dieses mitteleuropäische Postnetz musste aber wie schon erwähnt notwendig eine Herausforderung der Taxis gleichkommen. Nicht nur wurde dadurch der Verkehr mit der Schweiz beeinträchtigt, sondern der ganze süddeutsche Postverkehr war gefährdet; er konnte den Taxis leicht verlorengehen. Ferner durfte Konkurrenz der Holland—Italien-Route über den Brenner durch die kürzere und schnellere Gotthardlinie auch nicht geduldet werden. Die Wirkungen der Taxisschen Opposition zeigten sich bald. Sofort nach der Ernennung der Fischer zum schwäbischen Postmeister wandte sich der Kaiser gegen sie. Er anerkannte ihr Postmeisteramt nicht, da es den kaiserlichen reservatii widerspreche; es erliess ferner ein Mandat, das einem Boykott der Fischer gleichkam (49) Alle Souveräne und Postämter, auch Basel, werden ersucht, die Fischerschen Posten anzuhalten. Der Transport englischer und holländischer Briefe durch die Fischer-Kurse im Reiche sei eine Verletzung des Postregales! Der Zusammenbruch des grandiosen Fischerschen Projektes war damit zur Tatsache geworden. Den machtpolitischen Faktoren, die die Taxis hinter sich hatten, konnten die Fischer nichts Entsprechendes entgegensetzen.

Das Misslingen der Berner Politik kam auch dem Basler Postamte zugute. Die Fischersche Einkreisung war endgültig gesprengt. Der Transit durch die Waldstätte[27] wurde offiziell freigegeben (50). Vergebens such-

[27] Die vier Städte am Rhein, Säckingen, Laufenburg, Waldshut und Rheinfelden nannte man im 17. und 18. Jahrhundert „Waldstätte".

ten sich die Fischer noch mit Hilfe der vorderösterreichischen Regierung in Freiburg zu halten (51). Die Taxis bewirkten höheren Orts eine Intervention in Freiburg, worauf man die Fischer auch dort fallen liess [28] (52).

Die Sprengung der drohenden Umklammerung durch die Fischer war nun gelungen; man darf sagen zur rechten Zeit, denn unterdessen hatte es in einer andern Ecke zu wettern angefangen! Die Basler italienischen Postkurse wurden vom Zürcher Postamt bedroht!

Die Kurse Basel—Luzern—Italien und Basel—Zürich—Italien waren schon sehr alt. Sie gehörten zu den wichtigsten, die das Basler Postamt durchführte. Nicht nur war durch sie die Möglichkeit einer rentablen Verbindung mit der Innerschweiz gegeben, sondern sie vermittelten auch den Postverkehr Italiens mit Nordfrankreich, Lothringen und Holland. Basel darf als die Sammelstelle aller italienischen Briefe aus diesen Ländern angesehen werden, während Lugano der Ausgangspunkt des schweizerisch-italienischen Postverkehrs war. Erhöhte Bedeutung gewann die italienische Route durch ihre Verbindung mit der Zürcher Post. Zürichs Lage machte das dortige Postamt zum eigentlichen Mittelpunkt der schweiz.-italienischen Post. Hier kamen die Briefe der Mittelschweiz durch die Kurse nach St. Gallen, die der Ostschweiz, durch die „Posten" mit Schaffhausen die des Reichs und der Nordschweiz zusammen. Nachdem auch Basel mit Zürich in Verbindung getreten war, wurde die Limmatstadt zum eigentlichen Mittelpunkt der deutschen Schweiz (mit Ausnahme Berns) für den italienischen Postverkehr [29].

[28] Noch ein kleines, etwas komisches Nachspiel hatte diese verwickelte Postgeschichte, indem General Bürkli, Kommandant in den Waldstätten, für seine Dienste „une somme d'argent pour une nouvelle gratification" verlangte. Das Direktorium wollte aber davon nichts wissen, worauf der Herr General kurzerhand die Fricktaler-Route für die Basler Post sperrte. Mit dieser Massnahme verband er eine eigentümliche Argumentation: Den Kurs Schaffhausen—Basel lasse er bestehen, da er der Reichspost sei, der Kurs Basel—Schaffhausen hingegen gehöre den Fischern, weshalb er den Basler Kurs abschaffen müsse. Klagen des Direktoriums bei Trautmannsdorf bewirkten die Aufhebung der Sperre (53).

[29] Seit 1660 versah Postmeister Maderni in Lugano als Postverwalter der katholischen Orte die Luzern—Mailand-Kurse. Nach seinem Tode (1680) übernahmen seine Brüder die Post. Im Anschluss an die Madernische Post

Das Zürcher Postamt, resp. dessen Leiter, das kaufmännische Direktorium in Zürich, hatte diese vorteilhafte Stellung schon längst erkannt und sie zur Grundlage seiner postpolitischen Bestrebungen gemacht. Monopolisierung des italienisch-schweizerischen Postverkehrs war das Ziel der Zürcher. Die Verwirklichung dieses Gedankens versprach einen hohen finanziellen Gewinn. Das faktische Monopol ermöglichte auch den Zürchern, den italienischen Postvertretern in Mailand allein gegenüberzutreten. Bei Vertragsverhandlungen war dann eine Konkurrenz anderer schweizerischer Postinteressenten unmöglich. Für die italienische Postleitung in Mailand war es dagegen von Vorteil, wenn sie mit mehreren eidgenössischen Standesposten verhandeln konnte. Niemand hatte aber ein grösseres Interesse an geringen Portosätzen als die Zürcher Kaufmannschaft; ihr Handel mit Italien war wohl viel bedeutender als der der andern schweizerischen Stände.

Es ist, wie schon früher bemerkt, ein postpolitisches Dogma einer Postorganisation, die durch den Kaufmannstand geleitet wird: Niedere Taxen für den Postverkehr der ansässigen Kaufleute, möglichst hohe Gewinne aus dem Transitverkehr! Vergegenwärtigt man sich Zürichs Lage, so ist unschwer zu erkennen, dass ein Monopol im italienisch-schweizerischen Verkehr dem Zürcher Postamt die Möglichkeit gab, niedere Tarifsätze in den Verhandlungen mit dem Mailänder Postamt durchzusetzen! Aus dem Zwange der anderen schweizerischen Interessenten aber, sich der Vermittlung des Zürcher Postamts für den italienischen Verkehr zu bedienen, mussten sich einträgliche Finanzvorteile ergeben. Die Rentabilität der eigenen italienischen Kurse erhöhte sich dadurch. Die Durch-

sandte auch die Basler ihre Briefe nach Luzern, resp. die Maderni waren es, die die Kurse nach Basel versahen. Seit Juni 1686 gaben sie aber diese Kurse auf, weil sie nicht rentierten. Auf die Leitung des Postamtes in Lugano verzichteten sie (54). Ein Maderni tauchte später als Zürcher Postverwalter wieder auf. Wie sich die Verhältnisse während des folgenden Jahrzehnts gestalteten, ist nicht ersichtlich. Aus einem Schriftstück vom Jahre 1693 erfahren wir, dass der Luzerner Rat zwei Boten eingestellt habe, die der „Khere nach" Briefe und Pakete nach Basel befördern sollen (55).

führung dieser postpolitischen Bestrebungen waren nicht allzu schwer; man musste die Interessenten vertraglich zu binden suchen, entweder ihre italienische Post nach Zürich zu senden und von dort zu beziehen, oder sie in Lugano dem dortigen Zürcher Postmeister übergeben. Bisher war es allen Ständen erlaubt, ihre Briefe über Lugano nach Mailand zu versenden. So hatte sich Basel zunächst der Luzerner Boten bedient und später sogar eigene Botenkurse eingerichtet. Gelang es den Zürchern diese Kurse zu sperren und das Basler Direktorium zu zwingen, sich mit Zürich zu verständigen, so hatte man den wesentlichsten Gegner beseitigt. Der Plan die Basel-italienische Post über Zürich zu leiten war nicht neu. Gleich nach der Übernahme des Postregals durch das Direktorium suchte das Zürcher Amt die Basler für einen entsprechenden Vertrag zu gewinnen, aber zu einem Abschluss kam es nicht.

Die verkehrspolitische Situation für einen Anschlag gegen die Basler-Kurse war um 1709 sehr günstig. Das Basler Direktorium befand sich in einer wenig beneidenswerten Lage. Der Kampf mit der österreichischen und kaiserlichen Post hatte seinen Höhepunkt durch die Ernennung der Fischer zu kaiserlichen Postverwaltern in Schaffhausen und Basel erreicht. Solange die Fischer nicht mit dem Basler Postamt verfeindet waren, hatten die Zürcher nichts unternehmen können. Die Route über Luzern, unter Durchquerung von Berner Gebiet, stand den Baslern jederzeit offen. Aber jetzt lagen die Verhältnisse anders. Die Fischer waren seit 1705 offene Gegner der Basler geworden. Warum die Zürcher mit ihrem Angriff bis 1709 gezögert haben, ist nicht ersichtlich. Vielleicht waren ihnen die expansiven Bestrebungen der Berner doch zu gefährlich, um Basel zu früh in den Rücken zu fallen. Allein im Jahre 1709 verloren die Fischer die kaiserlichen Ämter wieder und behielten nur noch die österreichischen. Das war ein deutliches Zeichen vom Abrücken der Taxis, die demnach den Fischerschen Tendenzen mit äusserstem Misstrauen begegneten. Es schien also

dafür gesorgt, dass „die Bäume nicht in den Himmel wuchsen"! Andererseits waren aber Basel und Bern „in Postsachen" noch immer Rivalen geblieben, man konnte also ruhig die postpolitische Situation ausnützen. Der Kampf der Basler mit der österreichischen und Berner Post berechtigte zu den kühnsten Hoffnungen! Vielleicht war es Zürich möglich, sich mit der Reichspost, die wie die österreichische Regierung auch mit Basel verfeindet war, zu verständigen? Diese konnte dann das unter ihrer Verwaltung stehende Mailänder Postamt veranlassen, mit Zürich wegen der schweizerisch-italienischen Post zu unterhandeln und die Basler-Kurse definitiv aufzuheben.

Der erste Schlag erfolgte im August 1709. Der damalige Zürcher Postmeister in Lugano, Maderni, versah neben dem Zürcher Postamt auch noch die Kurse über Luzern nach Basel. Plötzlich wurde ihm aber verboten die Basler Briefe weiter über Luzern zu spedieren; er müsse alle Postsachen über Zürich senden; jedoch Briefe nach Mailand dürfe er noch empfangen (56). Im nämlichen Jahre (August 1709) wurde der Basel-Luzerner Bote von Fischer Leuten in Aarburg angehalten und ihm seine Brieftasche mit Gewalt abgenommen. Trotz energischer Protestschreiben des Basler Direktoriums an den Berner Rat, in welchem die Fischer als diejenigen bezeichnet wurden, die aus „unersättlicher Begierd des Eigennutzens" eine Postmonarchie aufrichten wollen, war nichts zu erreichen. Die Fischer leiteten die Berechtigung ihres Handelns von ihrem Postregale ab (57). Man suchte nun die Berner Postgewaltigen zu täuschen, indem man in Olten den Briefsack einem Solothurner Bürger übergab. Jedoch auch dieses Mittel schlug fehl; im November wurde dieser Luzerner Bott in Zofingen neuerdings überfallen (58).

Es war für das Basler Direktorium notwendig, vorerst einmal mit dem mailändischen Postamt ins Reine zu kommen, um die Zürcher Bestrebungen einer Monopolisierung des italienisch-schweizerischen Postverkehrs zu durchkreuzen. Die Störung der eigenen italienischen Kurse

musste vermieden werden. Im Winter 1709 reiste deshalb Postmeister Schaub nach dem Süden, um die Basler Postkurse neu zu regeln (59). Kampflos wollte man das Feld den Zürchern nicht räumen. Schaubs Aufgabe war eine dreifache: Einmal hatte er mit dem Mailänderamt einen möglichst günstigen Vertrag abzuschliessen, zweitens in Lugano einen geeigneten Vertreter der Basler Postinteressen zu finden und drittens eine geordnete Verbindung mit Bergamo—Venedig herzustellen. Ferner musste man bedacht sein, einen Weg zu finden, der weder das bernische noch das zürcherische Territorium berührte. Das Postamt projektierte eine Route über Stein—Leuggern—Klingnau—Baden—Mellingen—Bremgarten nach Merischwanden—Luzern (60). Es vergingen Monate bis es Schaub gelungen war, seine Mission zu erfüllen. Erst im Herbst 1710 kam der Vertrag mit dem mailändischen Postmeister Abbé Melzi zustande. Es kam Schaub zugute, dass dieser „Monseigneur le Marquis et Abbé Melzi Sürintendant general des postes de la majesté dans son Duché de Milan" ein spezieller Freund der Basler war[30]. Übrigens war er ein ganz hervorragender Kopf von seltenen Fähigkeiten.

Der Vertrag bestimmte, dass die Basler Kuriere im Anschluss an die lothringische Post über Luzern nach Lugano abgehen sollten. Hier sollte Signor Sarono, der im Einverständnis mit Melzi zum Basler Postverwalter in Lugano ernannt worden war, das Basler Postpaket übernehmen und es auf eigene Kosten nach Mailand weiterspedieren. „Pour les soins de la peine de l'expédition" erhält er vom Basler Postamt jährlich 50 Louisd'ors (61).

Melzi ratifizierte den Vertrag nicht sogleich, da sich einige Schwierigkeiten wegen der Ernennung des Basler Postvertreters in Lugano ergaben. Er empfahl den obgenannten Amadeo Sarono, der mit seiner Schwester Anna Maria Sarona das Postwesen der Grafschaft Lauis ver-

[30] Er wurde später mehrfach von der österreichischen Regierung geehrt: Im Jahre 1720 ernannte man ihn zum Oberintendanten der italienischen Post; später erhielt er sogar den Fürstentitel.

waltete und auch ein gefügiges Werkzeug des Abbés gewesen zu sein scheint. Diesem Vorschlag suchte Schaub dadurch zu begegnen, dass er Augustino Casletti, Kaufmann in Lugano, vorschlug, der schon früher an Madernis Stelle vom Basler Postamt mit dem Brieftransport nach Mailand betraut worden war. Schaubs Einstellung war demnach verständlich, wenn er seinen alten Vertreter zu halten suchte. Selbst nachdem er in Mailand mit seinem Vorschlag nicht durchgedrungen war, hoffte er noch auf eine Neuregelung im Sinne einer Ersetzung Saronos durch Casletti, schrieb er doch am 21. Dezember 1710 an Scarpellino, „Maestro delle poste in Bergamo": „Je suis faché de quitter un aussi bon ami que Mr. Casletti, mais j'espère que ce ne sera pas pour longtemps"[31]. Auch mit Maestro Scarpellino kam es zu einer Einigung. Schaub war selbst in Bergamo gewesen, um über den Anschlusskurs Lugano—Bergamo—Venedig zu verhandeln. Somit hatte die schnelle Entschlusskraft des Direktoriums eine Regelung erreicht.

Für das Zürcher Direktorium war der Vertrag Basels mit Melzi eine Niederlage, wie sie sich ärger nicht gedacht werden konnte. An eine Realisierbarkeit seines Monopolgedankens war unter diesen Umständen gar nicht mehr zu denken! Die Lage war schwieriger denn je, denn Melzi hatte den Vertrag mit Basel hervorragend auszunützen verstanden. Die Nachgiebigkeit Schaubs ermöglichte es dem Mailänder Postverwalter in Lugano festen Fuss zu fassen. Eine Verhinderung von Spionage war nur durch die Kontrolle der Schweizer Post möglich. Melzi hatte es ja durchgesetzt, dass seine Vertrauten, die Geschwister Sarono, zu Postvertreter in Lugano bestimmt wurden.

---

[31] Im Anschluss an diesen Hauptvertrag wurde ein Jahr später mit Sarono eine „Capitulation" geschlossen, speziell zur Regelung der Finanzverhältnisse. Sarono erhielt pro Jahr 100 „Philippes", ausserdem für jeden Kurs nach Mailand und zurück noch vier Philippes. Der Transport der Briefe erfolgte in grossen Säcken mit einem Pferd. War das Gewicht dieser Säcke schwerer wie 30 „livres grosses", hatte er ein zweites Pferd zu nehmen, wofür ihm dann das Basler Postamt an die Mehrkosten 5 Pfund bezahlte. Kuriosumshalber führen wir noch eine Klausel an, die der Schwester Saronos das Heiraten verbietet, solange sie auf dem Postamt tätig ist (26. Dezember 1711).

Der nächtliegende Gedanke für Melzi musste nun sein, die Zürcher Post aufzuheben oder mittels der Saroni wenigstens unter seine Kontrolle zu bringen. Melzi zögerte nicht lange mit der Ausführung dieses Planes. Wohl der härteste Schlag für Zürich erfolgte im Juli 1711. Melzi befahl dem Zürcher Postmeister Maderni in Lugano künftig alle Briefe der Sarona zu übergeben, was Luzern an der Tagsatzung als „kecken Eingriff" bezeichnete, da der Sarona nur die Verwaltung der Post der Gemeinde Lauis übergeben worden sei (62). Die Politik Melzis hatte vorläufig gesiegt. Statt des Zürcher Monopols hatte er ein solches — mit Hilfe der Basler! — für sich selbst in Lugano durchgesetzt. Der finanzielle Nutzen war ihm dabei kaum die Hauptsache, wohl aber die damit verbundene Kontrollmöglichkeit! In Lugano kontrollierte er nun fast den ganzen aus der Schweiz kommenden Briefverkehr; eine Umgehung der Mailänder Zentrale, die vorher möglich war, wurde dadurch vermieden und Spionagegefahr mittels der Post ausgeschlossen! Zugleich hatte er auch den Lugano—Bergamokurs in seiner Gewalt! Selbstverständlich blieb der neutrale Charakter des Luganer Postamtes in formeller Hinsicht gewahrt; Sarono war Angestellter des Basler Postamtes! Aber warum hatte Melzi so nachdrücklich die Geschwister Sarono als „Basler Postvertreter" in Lugano haben wollen? Für ihn muss die Besetzung dieses Postens von Interesse gewesen sein. Auffallend war auch, dass gleich darauf der Vorstoss gegen die Zürcher erfolgte! Die Saroni waren scheinbar Melzis Vertraute. Mit ihrer Hilfe kontrollierte er das Luganeser Postamt. Es darf somit wohl mit Recht angenommen werden, dass in dem „Basler Postamt" Lugano mailändische Agenten sassen.

Die ungünstigen Verhältnisse scheinen die Zürcher nicht davon abgehalten zu haben, ihre Ziele doch noch zu erreichen. Mit verdoppelter Energie setzten sie sich für ihre Interessen ein. Zuerst musste die alte Stellung wieder zurückgewonnen werden. Das Zürcher Direktorium schickte deshalb einen Gesandten in der Person des

Herrn Steinfels nach Italien, der weder Geld noch Versprechungen scheute, um zum Ziele zu gelangen (63). Er glaubte mit dem in Helvetien so oft wunderbewirkenden Mittel der Bestechung bei Melzi auch durchzudringen; er wurde aber von diesem nicht einmal empfangen (64). Darauf versuchte er sein Glück bei der mailändischen Regierung. Ferner dachte er daran, die Postorgane in Bergamo und Lugano für sich zu gewinnen. Mit dieser persönlichen Fühlungnahme ging eine andere Aktion Hand in Hand. Höhere politische Persönlichkeiten sollten auch gewonnen werden: Der spanische und der französische Gesandte waren aus begreiflichen Gründen leicht zu beeinflussen. Der spanische Erbfolgekrieg war noch nicht beendet, noch immer hatte das von kaiserlicher Seite erlassene scharfe Verbot des Transports feindlicher Briefe seine Geltung[32]. Melzis Kontrolle in Lugano unterband jeden Briefverkehr der beiden Gesandten mit Italien. Schlimmer aber für Basel war die Gegnerschaft des kaiserlichen Gesandten von Trautmannsdorf. Es kam einem politischen Erfolge der Zürcher gleich, diesen Gesandten für ihre Interessen gewonnen zu haben. Wahrscheinlich war der Reichsvertreter wegen des Scheiterns der österreichischen Postpolitik in Schaffhausen und Basel erbittert. Die Basler glaubten zwar anfänglich, der Gesandte sei für sie eingenommen, jedoch ein Memorial des Ambassadoren an die mailändische Regierung sollte sie bald eines bessern belehren. Trautmannsdorf warf in diesem Schreiben gerade dem Basler Postamt den Transport feindlicher Briefe vor und suchte durch Aufbauschung kleinlicher politischer Vorgänge die italienische Regierung für die Zürcher Intentionen zu gewinnen: So habe Basel schon mehrfach seine für Österreich wenig günstige Gesinnung gezeigt; noch kürzlich hätten Basler ein feindliches Ba-

[32] Die Klauseln des kaiserlichen Mandats waren auch im Vertrage von 1710 mit Melzi erwähnt. Es wird dem Basler Postamt zur Pflicht gemacht, während des Krieges keine feindlichen (französische und spanische) Briefe zu transportieren. — Melzi hatte übrigens seine Massnahmen gegen das Zürcher Postamt bei der kaiserlichen Regierung durchgesetzt, indem er die Zürcher des Transports feindlicher Briefe beschuldigte.

taillon den Rhein hinuntergeführt, ferner habe man den Basler Bürgern, die als Söldner im Regiment v. Diesbach dienten, mit Bürgerrechtsentzug gedroht. Nicht zuletzt will der Gesandte auch wissen, dass Postmeister Schaub von Frankreich eine Pension erhalte. Er betonte die unwichtige Stellung der Rheinstadt (im Verhältnis zu Zürich!) im eidgenössischen Bunde. Die Bedeutung der Limmatstadt überrage weit diejenige Basels. Die Vorteile für Österreich seien bedeutender, wenn Zürich die italienische Post erhalte. Das Zürcher Amt lasse seine Briefpakete untersuchen und bestrafe auch alle diejenigen Leute, die feindliche Briefe versenden würden (65). Melzi blieb die gebührende Antwort nicht schuldig. Zunächst wies er darauf hin, dass Zürich in der Zeit, da es noch mit dem mailändischen Postamt verkehren durfte, sehr „ungebunden" gewesen sei. Eigenmächtig hätte der Zürcher Bote in Mailand Briefe eingesammelt und ausgeteilt. Mittels der Maderni habe das Zürcher Postamt die französischen Briefe mit Hilfe eingeborener Bergamasker Bauern durchs Mailändische zu führen versucht. Auf Empfehlung des Grafen von Trautmannsdorf habe man darauf mit Basel verhandelt, da der Zürcher Ketzerpost (!) nicht mehr zu trauen gewesen sei. Auch habe der Lothringer Hof Basel als die beste Vermittlung für seine Korrespondenz mit der königlichen Regierung in Barcelona empfohlen. So sei der Traktat zustande gekommen, den Trautmannsdorf ja selbst unterzeichnet habe! Dass Zürich nun neuerdings versuche mit Basel in Mailand auf „gleichen Fuss zu stehen" zu kommen, sei nur eine Folge der durch den französischen Gesandten betriebenen Politik, der gesehen habe, dass seine Post nicht mehr über Basel transportiert werde und nun eine neue Route suchen müsse. Darum hetze er Zürich gegen Basel auf. Die Ausführungen des Gesandten, den Zürcher Handel mit Italien betreffend, weist Melzi mit der Argumentation zurück, dass dieser Handel nur die Folge des Zürcher Eigennutzes sei. Die grosse Ausfuhr erhöhe in Wahrheit nur die schon bestehende Armut der Seidenarbeiter. Die katholischen

Orte könnten es schwerlich über sich bringen, ihre Post durch die Zürcher spedieren zu lassen, um so mehr als sie mit Basel zufrieden gewesen seien (66). Dies wurde im Dezember 1711 geschrieben, zu einer Zeit da der Toggenburgerhandel bereits soweit gediehen war, dass er zum Kriege zwischen Zürich und Bern einerseits und den katholischen Orten andererseits führen musste. Auch das Basler Direktorium suchte die erhobenen Beschuldigungen abzuschwächen oder als unwahr hinzustellen (67).

Die Angelegenheit wurde im folgenden Jahre nach Wien an den Grafen Wratislaw zur Beurteilung gewiesen (68). Die Entscheidung sollte nicht lange auf sich warten lassen. Vergebens hatte sich Melzi an den „Sur-Intendanten der Posten von ganz Italien und der Mittelländischen See" Marchese di Roffrano gewendet. Vergebens hatte ferner das Direktorium auf Empfehlung Melzis an den Grafen Wratislaw geschrieben. Melzi wurde plötzlich von höherer Seite befohlen die Zürcher ihre Post wieder führen zu lassen wie sie es vor dem Abschlusse des Balser Vertrages mit Melzi getan hätten, die endgültige Entscheidung liege nach wie vor beim Kaiser (69). Sarono bestätigte diese Tatsache, glaubte aber, dass die Position noch nicht völlig verloren sei. In Tat und Wahrheit hatte aber das kaufmännische Direktorium in Zürich gesiegt! Das Monopol für den Transport der Briefe nach Italien war ihm gesichert. Alle aus der Schweiz kommenden Briefe mussten durch den Zürcher Boten spediert werden. Melzi gab zwar die Hoffnung noch nicht auf, er empfahl dem Basler Direktorium sowohl an den Grafen Wratislaw als auch an Prinz Eugen zu schreiben. Allein weder diese Schreibereien noch das Vorbringen der Angelegenheit auf dem ennetbirgischen Syndikat hatte irgendwelchen Erfolg, obwohl man sich auf das Recht jedes Kantons, seine Briefe nach Lugano spedieren zu können berief (70). Die vorläufige Regelung schien für längere Zeit in Kraft zu bleiben.

Es muss eigentlich verwundern, dass Melzis postpolitische Bestrebungen durch die österreichische Regie-

rung sabotiert wurden, denn es ist gar keine Frage, dass seine Politik die österreichischen Postinteressen weitaus am besten schützte! Leider fehlen irgendwelche Anhaltspunkte, die die Stellung der österreichischen Regierung verständlich machen könnten. Sollten vielleicht weniger Staats-, als vielmehr persönliche Interessen die Entscheidungen herbeigeführt haben und dabei die Zürcher Geldmittel wesentlich mitgewirkt haben?

Man muss die Energie des Zürcher Direktoriums bewundern, das alles versuchte, um zum Ziele zu gelangen. Kein geringerer wie Sarono selbst sieht in der Zähigkeit der Zürcher die Ursache des Erfolges. Sie scheuten keine Mühe noch Arbeit, um zum Ziele zu gelangen. Es wurde weder mit Gesandtschaften noch mit Geldmitteln gespart. Umgekehrt nahm es das Basler Direktorium mit der Verteidigung seiner Interessen etwas zu leicht. Man stützte sich ziemlich ausschliesslich auf Melzi und glaubte wahrscheinlich, mit dem Vertragsabschlusse alles erreicht zu haben. Allerdings war es für die Basler viel schwieriger beim österreichischen Hofe durchzudringen; man erinnere sich nur an die Vorgänge im Vorderösterreichischen Postwesen! Gerade die Konflikte mit der österreichischen Post werden entscheidend gewesen sein. Das Basler Direktorium war völlig isoliert. Dazu kam noch die etwas allzu rigorose Politik Melzis. Die Aufhebung der von Schaub eingerichteten Bergamasker-Kurse bewirkten eine ungeheure Aufregung bei den fremden Machtvertretern, speziell Frankreichs und Lothringens. Das Basler Direktorium wurde zum Schuldigen gemacht. Das Hüninger Postamt ergriff sogar Repressalien, indem es die nach Lothringen bestimmten Briefe nicht durchliess. Mit vollem Rechte konnte Schaub, angesichts dieser Tatsachen an Melzi schreiben: „Tous les Cantons catholique et les ministres des Puissances sont armées contre moy" (71).

Unter den obwaltenden Umständen war die Situation für die Basler-Kurse nichts weniger als rosig; von einer selbständigen Post konnte nicht mehr die Rede sein.

In Lugano mussten die Briefe dem Zürcher Postverwalter abgegeben werden; dazu kam noch die, verkehrsgeographisch betrachtet, unnatürliche Route, die der Kurs durch Umgehung des Berner und Zürcher Territoriums einhalten musste. Als man es wiederum versuchte, den alten Verkehrsweg zu benützen, wurde der Fussbote erneut in Zofingen aufgehalten und ihm seine Brieftasche abgenommen. Daher bestand nur die eine Möglichkeit, sich mit den Zürcher Postgewaltigen zu verständigen.

Seit dem Beginn der Zwistigkeiten hatte das Zürcher Direktorium immer wieder den Versuch gemacht, das Basler Postamt für den Plan einer gemeinsamen Regelung der italienischen Post über Zürich zu gewinnen. Nach dem Überfall von Como war Basels Stellung, wie wir gesehen haben, ziemlich geschwächt. Die Aufhebung des Bergamokurses zwang zu einer Neuerung in der Weise, dass dieser Kurs auf neutralem Gebiet durchgeführt werden musste. Eine solche Lösung war aber dem Basler Postamt nicht möglich. Das Zürcher Direktorium erfasste nun geschickt die Situation und suchte zu unterhandeln. Orelli von Zürich wies mit Recht auf die gemeinsamen Interessen der beiden Postämter in bezug auf die Errichtung eines neutralen Bergamaskerkurses hin. Basel lenkte ein und am 20. Februar 1713 fand in Hornussen eine Konferenz von Vertretern der beiden Direktorien statt, die zu einer Einigung führte: Zürich verwaltete die italienische Post, während die Basler-Kurse abgeschafft wurden. Für den Transport des italienischen Briefsacks zahlte das Basler Postamt pro Quartal $137^1/_2$ Gulden. Die beiden Postämter hielten gemeinsame Kommis, und zwar in Lugano die Geschwister Sarono und in Mailand Signor Nicora. Der Vertrag wurde auf ein Jahr abgeschlossen; er bildete die Grundlage des ganzen Postverkehrs mit Italien im 18. Jahrhundert. Damit war der alte Streit um die Suprematie im italienisch-schweizerischen Postverkehr erledigt.

Das aus dem Vertrage entstandene gemeinsame Interessenverhältnis sollte bald eine kräftige Belastungs-

probe erfahren. Melzi war entschlossen unter allen Umständen jeden feindlichen Brieftransport zu verhindern. Man hatte ihm den Inhalt des Vertrages mitgeteilt und so ist es klar, dass er dieser Einheitspost mit ziemlichem Misstrauen begegnete (72). Am 23. März 1713 war Melzi persönlich in Como und liess den schweizerischen Briefsack untersuchen. Dabei sollen alle französischen und spanischen Briefe weggenommen worden sein (73). Das Direktorium machte Melzi sofort auf die Konsequenzen aufmerksam, die sich daraus ergeben konnten. Frankreich würde Repressalien ergreifen, und zwar „de suspendre entièrement tout commerce de lettres entre la France et l'Italie et même entre la France et la Suisse" (74). Tatsächlich kam bald die Meldung aus Zürich, dass der französische Gesandte den Befehl erteilt habe, alle aus der Schweiz und Italien kommenden Briefe zu öffnen. Mit diesen Gegenangriffen war natürlich bei Melzi nichts zu erreichen. Die Leidtragenden waren in Wirklichkeit die schweizerischen Postämter! Wollte man eine Änderung in den italienischen Verhältnissen erreichen, so musste vorerst versucht werden, das Luganeser Postamt zu „reinigen". Der neue Überfall bot eine günstige Gelegenheit energisch vorzugehen. Der französische Gesandte forderte die Bestrafung des Sarono. Das Basler Direktorium war für diese Forderung nicht zu haben. Vergebens suchte es sich in Hüningen und beim Botschafter in Solothurn zu entschuldigen; der Gesandte erging sich in Vorwürfen. Man habe den Sarono, der sich zur Zeit in Mailand aufhalte, nicht einmal nach Lugano zitiert, auch lasse man seine Schwester, die dem Luganeser Landvogt sogar „gedroht" habe, frei herumgehen. „Si on ne veut me donner que des paroles par la crainte des autrichiens, Nous prendrons dans cette matière les dernières mesures pour nous faire craindre aussi" (75). Da Sarono sich tatsächlich in Italien aufhielt, konnte man seiner nicht habhaft werden; man wandte sich deshalb gegen seine Schwester. Dies muss etwas eigenartig berühren, denn sie besass das Vertrauen der Basler seit langem nicht mehr. Schon Melzi und Sarono

selbst hatten die Basler vor ihr gewarnt, indem man ihr Verrat an den Postinteressen zugunsten der Zürcher vorwarf. Der französische Gesandte hatte einen hilfreichen Sekundanten in der Person des Vertreters der spanischen Krone, Beretti. Während der Franzose drohte, begnügte sich Beretti mit zynischen Bemerkungen, die dazu angetan gewesen wären, das schweizerischen Nationalgefühl zu verletzen—vorausgesetzt, dass ein solches bestanden hätte! So schrieb er einmal: „à la verité les ministres de Milan, sont bien peu de las de la souverainité du louable corps helvétique!" (76) Als dritte im Bunde betätigten sich die katholischen Orte. Dies ist nicht weiter verwunderlich, wenn man sich die damaligen politischen und religiösen Verhältnisse in der Schweiz vergegenwärtigt. Dem Landvogt warfen sie Pflichtverletzung vor, weil er nicht alles getan habe, um den Sarono zu bekommen (77).

Den Zürchern war es im Grunde gleichgültig, was mit Sarono geschah. Sie hatten ihn nur als Posthalter in Lugano behalten, weil die Basler dazu drängten. Da er sich aber glücklicherweise in Italien aufhielt, konnte man ihm nichts anhaben. Die Sarona opferte man unbedenklich, wenn man dadurch nur die so notwendige Ordnung im Luganer Postamt wiederherstellen konnte. Dem Zürcher Postamt war damit am meisten gedient. Das Direktorium in Zürich erklärte sich deshalb mit der Verteilung einverstanden. Ganz anders aber die Herren „Directores" in Basel. Sie sträubten sich gegen Massnahmen, die die Sarona berührten. Wahrscheinlich wussten sie am besten, dass nicht Anna Maria Sarona, sondern ihr Bruder der Übeltäter war. Erst als der spanische Gesandte die Freigabe der Briefe in Hüningen von der Bestrafung der Sarona abhängig machte, willigte das Direktorium in deren Verhaftung ein. Das Verhalten der Basler war in diesem Falle nicht gerade lobenswert, auch wenn sie auf eine Freisprechung bei den nachfolgenden Gerichtsverhandlungen hofften. Die Sarona wurde nun wirklich verhaftet (78). Zu gleicher Zeit setzte man den Bruder in aller Form als Postverwalter ab und wählte an

seine Stelle den Casletti. Damit hoffte man die Gesandten zu beruhigen; hatte sich doch der spanische Gesandte noch neuerdings ausgelassen, als ob Lugano mehr eine mailändische als schweizerische Provinz sei. Man finde dort ein ganzes Nest österreichischer Getreuer (79).

Die völlige Unterwerfung unter die französische Politik hatte aber auf der andern Seite die entsprechenden Wirkungen zur Folge! Die Beruhigung der einen Partei brachte die Erregung der andern! Der kaiserliche Gesandte von Trautmannsdorf, der bisher eine sonderbare Rolle gespielt hatte, änderte seine Haltung. Er glaubte an eine Abmachung der Gegner. Der Prozess wurde von ihm mit Recht als eine Konzession an die beiden Gesandten Spaniens und Frankreichs, du Luc und Beretti, angesehen (80). Was war nun bei dieser verwickelten Sachlage zu tun? Guter Rat war teuer! Die Zürcher suchten wenn immer möglich die Schuld auf die Basler abzuwälzen (81). Die Politik der beiden Orte war wirklich unberechenbar und schwach. Wäre man ernsthaft an einem neutralen Briefverkehr interessiert gewesen, so hätte man mit Melzi sich nicht verständigen können, denn den beiden Gesandten Spaniens und Frankreichs, war es doch nur um die Transportfreiheit ihrer Briefe zu politischen Zwecken zu tun. Eine neue Gesandtschaft nach Solothurn zum französischen Gesandten, die der Basler Rat vom Direktorium forderte, um du Luc zu besänftigen, musste gerade das Gegenteil bewirken! Diese „Armesünder"politik bestärkte den Gesandten in seiner anmassenden und aggressiven Haltung! Es ist gar keine Frage, dass die beiden fremden Landesvertreter ihre politische Stellung ausnützen wollten, um die italienische Post für ihre Zwecke nutzbar zu machen. Der Rechtszustand war genau so wie es Crenzlin aus Mailand an das ennetbirgische Syndikat schrieb: Man habe sich beim Abschluss des schweizerisch-mailändischen Vertrages verpflichtet, keine feindlichen Briefe zu befördern und erlaubt selbst dem mailändischen Postamte die Öffnung des Briefsackes. Wenn nun Abbé Melzi auf Befehl der mailändischen Regierung darnach

handle, brauche man sich nicht weiter zu verwundern. Das Vorgehen gegen die Sarona bezeichnet er als eine Ungerechtigkeit, ihre Verhaftung sei nur auf Befehl der fremden Gesandten erfolgt (82). Rat- und Ziellosigkeit zeichnet die Postpolitik Zürichs und Basels aus. Sie wird drastisch erhellt durch die Instruktion, die man dem ennetbirgischen Gesandten, Niklaus Bernoulli mitgab. Wir erfahren daraus, dass der Ersatz für Sarono, Casletti in Mailand nicht beliebte! Nun ist das Zürcher Direktorium wieder bereit ihn fallen zu lassen, wahrscheinlich auf Betreiben des Trautmannsdorf, der die Sarona unterstützt. Der neue Vertreter soll nun auf Vorschlag Zürichs Grossi sein. Bernoulli hatte den Auftrag diesen Vorschlag zu unterstützen, wenn Zürich daran festhalte. Für die Haltlosigkeit der Zürcher und Basler Politik ist wohl nichts bezeichnender wie dieses ständige Schwanken. Die Sarona hat einmal mit Recht auf diese wankelmütige Haltung der schweizerischen Stände hingewiesen. Als man dieser klugen Frau ihre Abtrünnigkeit vom Basler Postamt vorwarf, verteidigte sie sich, die Tatsache konstatierend, dass man viele „Patronen" (Patrons) kennen und deren Hilfe in Anspruch nehmen müsse, denn einmal regierten in der Schweiz die — Deutschen und dann wieder die Franzosen! Über die politischen Verhältnisse in der alten Eidgenossenschaft muss diese Frau hervorragende Sachkenntnisse besessen haben! (83).

In Mailand war man nun entschlossen mit entscheidenden Massnahmen die schweizerischen Stände Basel und Zürich zu einer Änderung in ihrem Verhalten zu zwingen. Ein neues Attentat auf den Zürcher Bergamo-Boten folgte (84). Ferner verweigerte das mailändische Postamt seit der Verhaftung der Sarona die Annahme von schweizerischen Briefen. Selbst die Reisenden mussten sich einer Kontrolle nach Postgegenständen unterziehen (85). Der Verkehr war so gut wie unterbrochen. Der Erfolg war eine gehörige Ernüchterung in Basel und Zürich. Man sah ein, dass unter solchen Umständen der gesamte Postverkehr leiden musste. Eine Einigung mit dem mailän-

dischen Postamte schien nur unter der Voraussetzung möglich, dass man keine feindlichen Briefe transportierte. Die Stimmung des Syndikats war einer Verständigung mit Zürich günstig. Ausgleich mit Mailand wurde nun Ziel der neuen Postpolitik. Wie weit man Recht hatte diese Politik zu befolgen, bewies das Verhalten der beiden welschen Gesandten. Von den heftigen Vorwürfen, den ironisch gemeinten Redensarten war nichts mehr zu bemerken. Sie fühlten ihre Position wanken! Einlenken war nun das Beste. Der spanische Gesandte erklärte sich daher bereit, die Sarona gelten zu lassen, wenn man die Pakete der beiden Gesandten transportieren wollte (86). Als dieses nichts nützte, sicherte er noch das Gegenrecht für italienische Briefe in Frankreich und Spanien zu (87). Alle diese Vorstellungen waren jedoch vergebens, der Wille, eine feste einheitliche Politik zu treiben, schien nun vorhanden. Man liess sich durch die Einflüsterungen der Gesandten nicht mehr beeinflussen. Die diplomatische Niederlage der beiden fremden Landesvertreter war somit unvermeidlich. Für du Luc und Beretti stand nun unbedingt fest, dass diese Niederlage unter allen Umständen verdeckt werden musste. Die Sarona war das Mittel dazu. Nachdem die Vertreter der „zwo Kronen" nichts mehr erreichen konnten, erzwangen sie gemeinsam mit den katholischen Orten die Prozessführung. Im Herbst 1714 fand der Prozess in Lugano statt (88). Die Verhandlungen nahmen mehrere Tage in Anspruch; eine Menge Zeugen wurden einvernommen. Die Hauptanklagepunkte waren: Mithilfe bei den Attentaten, Unterschlagungen von Porti, Öffnung von Briefen usw. (89). Die Prozessakten wurden den verschiedenen Ständen zur Beurteilung überwiesen. Sie zeigen zur Genüge, dass der ganze Prozess nur politischen Charakter hatte. Für die Hauptanklage, Beteiligung an den Postattentaten, fehlte jeder Anhaltspunkt. Man konnte der Angeklagten nur persönliche Fehlgriffe vorwerfen. Persönliche Feindschaften waren dabei oft ausschlaggebend. Sie dürfte wohl Recht haben, wenn sie sich einmal als ein Mittel zum Zwecke

für andere „höhere Mächte" bezeichnet hatte. Bei der Verurteilung war man nicht einig. Der bernische Gesandte wollte sie gegen eine Kaution gehen lassen, der Zürcher Vertreter fand sie durch den Entzug des Postamtes genug bestraft, man solle sie gegen Bezahlung der Kosten gehen lassen (90).

Der Ryswicker Friede machte den jahrelangen Kämpfen eine Ende (1714). Die Frage des Transports der feindlichen Briefe war dadurch von selbst gelöst. Die italienische Post funktionierte so wie es der Hornusservertrag vorgesehen hatte, der 1716 eine Festigung durch die Vertragserneuerung zwischen Zürich und Melzi erfahren hatte (91). In den nächsten Jahren ereignete sich nichts mehr, was irgendwie postpolitisch von Wichtigkeit gewesen wäre. Gegenstand der jeweiligen Streitfragen waren meist betriebstechnische Probleme oder die Routen betreffenden Fragen.

Die Beruhigung durch den Friedensschluss zeigte sich auch in den Beziehungen Basels zur Reichspost. Nach dem Fiasko der Fischer hatte man provisorisch neue Kurse eingerichtet. Eine vertragliche Regulierung war um so mehr zur Notwendigkeit geworden, als die Umstellungen in den Reichspostämtern es verlangten. Im Juni 1713 traf Ratsherr Beckel mit dem nunmehr auch österreichischen Postmeister v. Meyenburg in Waldshut zusammen. Auch dieser machte den Versuch die alten postpolitischen Programmpunkte der Österreicher zu verwirklichen. Er wunderte sich, dass die Basler keinen österreichischen Postvertreter in der Stadt duldeten. Selbst zu einer versteckten Drohung liess er sich verleiten: Die österreichische Route verwalte er und ihre Benützung könne nur von ihm gestattet werden (92). Im August kam v. Meyenburg selbst nach Basel, um mit dem Direktorium zu verhandeln. Man einigte sich auf ein Projekt, das die Briefspedition mittels „underlegter" Posten durch die Waldstätte vorsah. Meyenburg gab sich mit diesem Projekt noch nicht ganz zufrieden. Vor allem wollte er für die Reichs- und holländischen Briefe eine Klausel beigefügt wissen, nach

der alle diese Briefe „durch keinen andern Weg, als durch die Waldstätte sollen geführt werden" (93). Seinen Wunsch, in Basel einen Postvertreter zu halten, wollte er auch verwirklicht wissen (94). Auf eine Zustimmung zu solchen Konzessionen war jedoch von seiten des Direktoriums nicht zu hoffen. Es lehnte diese Forderungen ab. Im Dezember gingen Direktor Ryhiner und Postverwalter Schaub nach Schaffhausen, um endgültig zu „traktieren". In der Hauptsache einigte man sich auf das vorgesehene Projekt. Einzelne neue Punkte wurden noch hinzugefügt, so die schon im Aarauer Vergleich vorgesehene Klausel, dass die Briefe von Basel nach Schaffhausen zum Nutzen des Schaffhauser Postamts, die auf der umgekehrten Strecke transportierten Briefe zum Nutzen des Basler Postamts gehen sollten. Jedes Postamt hatte für die von ihm versehenen Kurse aufzukommen. In einem speziellen Artikel wurde Basel der Posttransit für die Zürcher Post zugesichert (95). Am 9. Februar 1714 wurde der Vertrag in Waldshut unterzeichnet, er sollte während zehn Jahren seine Geltung haben (96). Jedoch schon im Sommer wünschte von Meyenburg eine Änderung der finanziellen Klauseln des Vertrages. Es kam zu einer Konferenz in Baden. Er begründete seine Forderung mit den notwendig gewordenen Extrakursen, um eine Beschleunigung des Transports der Wiener- und österreichischen Briefe zu erzielen. Dies sei eine Folge des „badischen" Friedenskongresses. Meyenburg wollte die beschleunigten Kurse beibehalten, vorausgesetzt, dass das Basler Postamt etwas an die damit verbundenen Mehrausgaben beitrage. Er wünschte einen Kostenbeitrag von jährlich 500 Gulden. Die Basler Vertreter waren gerne mit der „Accelleration" (Beschleunigung) der Posten einverstanden, betonten auch die Verdienste, die von Meyenburg sich dadurch bei Kaufleuten und Ständen erwerbe, jedoch zu einer vermehrten Kostenübernahme konnten sie sich nicht bequemen. Zur Beruhigung fügten sie noch hinzu, es werde sich daraus eine Mehrbelebung der Korrespondenzen ergeben, die bald die Mehrkosten

aufheben würden. Als am nächsten Morgen v. Meyenburg seine Entschädigungsforderung auf 300 Gulden herabsetzte, nahmen die Basler Herren seinen Vorschlag wenigstens „ad referendum" (97). Das Direktorium wollte aber davon auch nichts wissen. Es entschuldigte sich mit der Ausrede, seine finanzielle Lage gestatte solche Mehrausgaben nicht (98).

Die Kämpfe des Basler Postamts mit den auswärtigen Postämtern hatten ihren Abschluss in den verschiedenen Verträgen gefunden, in denen auch die Kurse ihre Regelung fanden. Die Verträge von Waldshut, Hornussen und Langenthal enthielten die Vereinbarungen über die Postbeziehungen mit der Reichspost, Zürich und Bern.

Die meisten Änderungen hatten die Kurse mit dem Reich während der Postkriege erfahren. Seit 1682 gingen zwei Boten durchs Fricktal nach Schaffhausen, die vier Waldstätte: Rheinfelden, Laufenburg, Säckingen, Waldshut berührend. Die erste Abänderung erfolgte, wie wir gesehen haben, im Jahre 1691. Der eine Kurs wurde durch die Basler Landschaft über Aarau geführt, um die Durchquerung österreichischen Gebietes zu vermeiden. Der im folgenden Jahre (1692) abgeschlossene Aarauer Vergleich hatte die Führung beider Kurse über Balsthal zur Folge. Nach dem Friedensschluss wurden wahrscheinlich die „Schweizerkurse" abgeschafft, denn im Jahre 1709 gingen die Kurse wieder durch das Fricktal! Von Wichtigkeit ist nun vor allem der Waldshuter-Vertrag von 1713. Es wurden darnach zwei wöchentliche Reitbotenkurse eingerichtet. Der Basler Postillion traf, nachdem er in „Melin" sein Pferd gewechselt hatte, in Laufenburg mit dem Schaffhauser Boten zusammen; übergab diesem seine „Post" und erhielt dafür die Schaffhauser Postsachen. Es handelt sich also hier um einen sogenannten „underlegten Posten". Ein dritter Kurs wurde durch einen Fussboten versehen, der speziell Frankfurter- und holländische Briefe nach Schaffhausen und zurück nach Basel spedierte. Der Waldshuter Vertrag enthielt aber noch eine Klausel, die dem Basler Post-

amt den Durchpass durch österreichisches Gebiet für die Zürcher- und italienischen Kurse garantierte. Der Hornusser-Vergleich von 1713 mit Zürich, schaltete die selbständigen italienischen Kurse des Basler Postamts aus. Bekanntlich hatte Schaub mit Melzi im Jahre 1710 einen Postvertrag abgeschlossen, der wöchentlich zwei Kurse von Basel nach Lugano vorsah, mit Anschluss nach Mailand und Bergamo. So ging zum Beispiel ein Kurs Montag abends in Basel ab, traf Dienstag um zwei Uhr in Luzern ein, unter Umgehung des Zürcher und Berner Territoriums, ging folgenden Tags sechs Uhr morgens weiter nach Lugano, wo er Samstag abends ankam. Die Anschlusskurse nach Mailand und Bergamo verliessen Lugano um sechs Uhr gleichen Tags und erreichten Sonntags 10 Uhr morgens Mailand, resp. 10 Uhr nachts Bergamo. Von Bergamo führte nachts zwei Uhr eine Stafette nach Venedig. Der Rückkurs verlässt Bergamo am Montag und hatte in Lugano Anschluss nach Basel an den am Dienstag kommenden zweiten Kurs, der Mittwochs wieder zurückgeht und am Samstag in Basel ankommt. Aus diesem Beispiel ist klar ersichtlich, wie sich die Kurse gegenseitig ergänzten. Darnach brauchte ein Brief in dieser Zeit von Basel nach Lugano sechs Tage und nach Mailand resp. Bergamo einen Tag länger (99). Diese Kurse wurden nun nach dem Hornusser Vergleich fallen gelassen und an ihre Stelle trat ein wöchentlich zweimaliger Fussbotenkurs. Die Boten sollten über Rheinfelden durchs vorderösterreichische Gebiet bis Leuggern gehen. Die Durchquerung bernischen Gebiets wurde dadurch vermieden. Leuggern war Treffpunkt der Boten der beiden Städte. Nach gegenseitiger Auswechslung der Briefschaften kehrten sie wieder zurück[33]. Sieben Jahre später erfuhr der Vertrag eine gänzliche Abänderung durch das Langenthaler-Abkommen, der auch das mitbeteiligte Berner Postamt einbezog. Schon

[33] Die Kurse verliessen je Donnerstag und Dienstag Basel und trafen Freitag und Mittwoch in Zürich ein. Die Taxen betrugen für einen einfachen Brief nach Zürich drei, einen zweifachen vier und für die Unze acht Kreuzer.

im November 1719 wurde zwischen dem Zürcher und Basler Postverwaltern Hess und Schaub anlässlich einer Zusammenkunft in Aarau beschlossen, die Kurse künftig über Önsingen (d. h. durch die Schweiz!) zu leiten. Man musste sich zu diesem Zwecke mit Bern verständigen, und so kam es am 1. Februar 1720 in Langenthal zu einer Konferenz der beiden Direktorien mit den Fischern, die zu einem Vertragsabschlusse führte. Es handelt sich hier eigentlich um einen Doppelvertrag. Derjenige mit Zürich blieb im wesentlichen unverändert, nur bestimmte er die künftige Führung der Kurse über Balsthal—Aarau und nicht mehr durchs Fricktal nach Zürich. Von Balsthal bis nach Italien und vice versa muss das Basler Postamt die entsprechenden Porti an Zürich vergüten (pro Unze 18 Kreuzer), und zwar nur bis Balsthal, weil die Basler den Transport bis zu diesem Orte in eigenen Kosten durchführen. Von Balsthal bis Aarau wird der Briefsack durch die Fischer spediert und in Aarau dem Zürcher Boten übergeben. Hier ist auch der Ort, sich eines alten Bekannten zu erinnern, des Amadeo Sarono, der ausdrücklich wieder als Luganeser Postmeister genannt wird. Wahrscheinlich ist er gleich nach Friedensschluss als Postvertreter wieder angestellt worden. Nachdem man sich mit Zürich verständigt hatte, verhandelten die beiden Kontrahenten mit Fischer in Bern. Die Einigung sah eine gleichmässige Teilung der Briefporti nach Zürich unter die drei Kontrahenten vor, und zwar auf folgender Taxgrundlage: für einen einfachen Brief drei Kreuzer, vier Kreuzer für den doppelten und acht für eine Unze. Der auf zwei Jahre abgeschlossene Vertrag erlaubte den Fischern auch den Briefsack zu öffnen, wenn sie Ungehörigkeiten vermuteten (100). Durch das Langenthaler-Abkommen wurden wahrscheinlich erhebliche Vorteile in der Beschleunigung des Posttransports erreicht. Dank der „Schweizerkurse" hatte man rasche Anschlussverbindungen nach Bern. Ebenso konnten die Zürcher-Kurse für den Transport der Reichsbriefe benutzt werden, denn die Bern—Schaffhauser-Linie führte auch durch diese Gegenden.

Den Postverkehr mit Bern vermittelten seit 1676 zwei Ordinarikurse (ein Kutschen- oder Messagerie- und ein reitender Botenkurs), die Montag und Donnerstag Bern verliessen und Donnerstag und Sonntag in Basel ankamen. Ein Vertrag mit Socin sicherte die Route (101). Nach der Übernahme der Post durch das Direktorium, wurde 1682 mit de Courcelle und Fischer auf Schloss Wangen traktiert (102). Das Wangener Abkommen regelte vor allem den Transport der Briefe aus dem Elsass über Basel—Bern nach Genf (103). Ein Jahr später schloss das Direktorium einen neuen Vertrag mit Bern ab, der im wesentlichen bis 1829 in Kraft blieb. Jedes Postamt besorgte die Kurse bis Balsthal. Neben einem reitenden Boten sollte der Kutschenkurs weitergeführt werden. Um die „Messagerie" in „mehreren Flor" zu bringen, setzte man das Porto für schwere Sachen von drei auf zwei Batzen herunter (104). Für „schwere Sachen", die von Basel nach Genf und vice versa gingen, erhielt das Basler Postamt $^1/_4$ der Porti; Standesbriefe waren portofrei (105). Das Basler Direktorium organisierte die Kurse in der Weise, dass Johann Dägen von Muttenz die zweimalige Post bis Waldenburg führte, von wo sie von einem dortigen Bewohner Martin Schäublin, von Waldenburg bis Balsthal geleitet wurde (106). Man muss sich wundern, dass gerade auf der Route Basel—Bern schon so früh ein Messageriekurs eingerichtet wurde, und zwar auf einer Linie, die doch scheinbar keinen grossen Postverkehr aufzuweisen hatte. Dem war aber nicht so. Die Linie Basel—Bern war nur eine Teilstrecke der internationalen Route Frankfurt—Lyon. Sie verband also zwei grosse Marktplätze von europäischer Berühmtheit miteinander. Für die Kaufleute war deshalb ein Messageriekurs für die Spedition, speziell von Warenmustern besonders günstig. Zwischen Frankfurt und Basel verkehrte zwar kein rechtsrheinischer Kutschenkurs, aber auf dem linken Ufer wurde die sogenannte Strassburger Landkutsche geführt. Dies bewirkte zum Teil auch, dass viele Sendungen auf der französischen Seite durch das Burgund

nach Lyon gingen. Die Strassburger-Route war für das Basler Postamt überhaupt sehr wichtig, wurden doch öfters Reichsbriefe über Strassburg versandt! Zwei reitende Boten versahen den Postdienst zwischen den beiden Städten und ebenfalls zwei Kurse vermittelten den Postdienst mit dem übrigen Frankreich.

Seit 1682 waren eigentlich keine wesentlichen Änderungen in der Zahl der Kurse vorgekommen, ausser der Einfügung eines Fussboten im Verkehr mit Schaffhausen blieb alles beim alten. Ebensowenig änderten sich die Botenkurse auf den Nebenlinien, die zum Teil überhaupt nicht vom Direktorium durchgeführt wurden. Dazu war der zu erwartende finanzielle Gewinn zu gering! Der Luzerner Bote versah den Kurs nach Luzern, ein Markgräfler Bote vermittelte den Postverkehr mit der badischen Nachbarschaft. Ein Kuriosum war noch der private Zürcher Bote, über den wir bald zu berichten haben werden. Den Postverkehr ins Bistum Basel vermittelte die sog. „poste des paysans", allerdings war sie zum ausschliesslichen Gebrauch für den bischöflichen Hof bestimmt. Es wird sich auch beim Postverkehr mit dem Bistum meist um amtliche Briefschaften gehandelt haben (107). Sie ging direkt von Pruntrut nach Basel, ohne Delsberg zu berühren (108). Daneben existierte noch ein Kurs Delsberg—Basel, der mit einem Wagen zu zwei Pferden geführt und je zur Hälfte von Stadt und Stift Moutier-Grandval finanziert wurde. Dieser Wagenkurs hatte auch eine Verbindung nach Pruntrut; „une femme partait tous les lundis de Delémont pour Porrentruy" (109). Die Verbindung mit der Innerschweiz wurde durch den „Messager de Soleure" hergestellt (110).

Die eben dargestellte Übersicht über die Postkurse illustriert, wie es dem Basler Postamt trefflich gelungen war, mit den übrigen Postämtern in Verkehr zu treten. In scharfen Kämpfen, wenn auch mit einigen Opfern, hatte das Basler Postamt sein Postmonopol verteidigt. Der Verlust der selbständigen italienischen Kurse war wohl am schmerzlichsten. Auch finanziell hatte das Di-

rektorium schwer zu leiden gehabt. Leider sind keine Akten vorhanden, die die Schwankungen in der Intensität des Briefverkehrs zeigen. Allein eine Übersicht über die Gewinne aus dem Postverkehr ist uns erhalten geblieben (111). Man muss diese allerdings äusserst vorsichtig beurteilen. Höhere Verwaltungsausgaben, sei es durch verschiedene Konferenzen (Schaubs Reise nach Italien!), Neuanschaffungen usw. können die Gewinne vermindern. Bis zum Jahre 1720 dürfte der aus Frankreich und Lothringen kommende italienische Brieftransit einen wesentliche Bestandteil des Briefverkehrs ausgemacht haben. Viele lothringische, „christliche" (päpstliche) und Kaufmannsbriefe gingen über Basel (112). Basels Stellung als Transitbureau wird am besten illustriert durch die Gewinne, die das Postamt während des spanischen Erbfolgekrieges erzielte. Der Gewinn aus dem Postverkehr stieg von 2400 im Jahre 1700 auf 3840 Gulden im Jahre 1704. In den Zwischenjahren war die Gewinnhöhe starken Schwankungen unterworfen, was hauptsächlich auf die postpolitischen Konflikte, die das Basler Postamt mit Österreich auszufechten hatte, zurückzuführen ist. Zwischen 1704—10 dauern die Schwankungen fort, jetzt aber hervorgerufen durch die Postkonflikte mit den bernischen Postmeistern Fischer und die Unordnung im italienischen Postwesen. Das Postamt in Basel erzielte im Jahre 1710 nur einen Reingewinn von 1000 Gulden, eine deutliche Illustration für die im italienischen Postwesen eingerissene Unordnung.

4. Der Aufschwung des Basler Postverkehrs.

(1725 bis ca. 1760)

Die Kämpfe um die Erhaltung der Postsouveränität in Basel hatte das Direktorium mit Erfolg bestanden. Eine Konkurrenz durch fremde Postämter war somit unmöglich geworden. Gegen aussen konnte das Direktorium um so sicherer auftreten. Wie ganz anders waren die Verhältnisse, als das Zürcher Postamt den Baslern in den

Rücken fiel; damals war man zum Abschluss des Vertrages mehr oder weniger gezwungen worden. Aber nichts garantierte für die Aufrechterhaltung dieser Abmachungen. In friedlichen Zeiten konnte man schon seine postpolitischen Vorteile, die sich speziell aus der Lage der Stadt ergaben, gehörig ausnützen und, sofern es notwendig wurde, Zürich die Bedingungen diktieren. Die Route über Zürich war nicht der einzige Weg, um mit Mailand verkehren zu können. Die Strasse über Luzern stand der Basler Post jederzeit zur Benützung offen, vorausgesetzt, dass man sich mit dem Berner Postamt verständigen konnte. Die Luzerner Kursverbindung war nur vorteilhaft, wenn man sie durch bernisches Gebiet leitete. Seit dem Zusammenbruch der Fischerschen Politik hatten sich die Verhältnisse zwischen den Postgewaltigen von Basel und Bern zusehends gebessert. Eigentliche Differenzen bestanden nicht, ausgenommen solche rein technischer Natur! Der günstigen Lage der Basler konnten die Zürcher eigentlich nichts Entsprechendes entgegenhalten. Wo immer Differenzen sich ergaben, drohte das Basler Direktorium mit der Konkurrenz über Luzern. Die Zeiten, da das Zürcher Postamt ernten konnte, während das Basler Direktorium um sein Monopol kämpfte, waren vorüber. Schlag um Schlag erwarb sich das Basler Direktorium neue Vorteile! Schon im Herbst gleichen Jahres nach der vertraglichen Regelung von Langenthal, ergaben sich Differenzen (1720). Der aggressive Teil war zwar Zürich. Bei einer Zusammenkunft der Postmeister der beiden Städte beklagte sich Hess über die Abnahme des italienischen Briefverkehrs und schob die Schuld auf das Basler Postamt (1). Die Basler hatten aber gänzlich entgegengesetzte Ansichten. Geschickt wandten sie sich an Melzi, um die Vorwürfe zurückzuweisen und die wirklichen Urheber ins rechte Licht zu setzen! Die Zürcher wurden als die Schuldigen bezeichnet. Mit den langsamen Kursen über Zürich, bei denen Verspätungen zur Regel geworden seien, könne der Brieftransport nicht florieren. Die Franzosen senden darum ihre nach Italien bestimmten Briefe nicht mehr über

Basel, sondern direkt über Turin und Genua, was einer Zeitersparnis von drei Tagen gleichkomme. Diese dreitägige Verspätung wurde wesentlich hervorgerufen durch die schlechten Anschlussverbindungen, die der Basler Bote in Zürich hatte, da der von Konstanz kommende, nach Italien bestimmte Kurs nicht auf den Basler wartete, so dass die Basler Briefe drei Tage länger in Zürich liegenblieben. Die Wirkung liess nicht lange auf sich warten. Melzi ersuchte sofort die Zürcher diesen Übelständen abzuhelfen (2). Das Zürcher Postamt verpflichtete sich zu einer Änderung, wollte aber die damit verbundenen finanziellen Mehrbelastungen nicht allein tragen. Eine Beschleunigung der Kurse erfordert auch vermehrte Kosten. Die ersten Konferenzen und Verhandlungen scheiterten. Zürich verlangte für den schnelleren Brieftransport nach Italien drei Pferde mehr, während der Basler Vertreter ein Pferd genügend fand (3).

Inzwischen war der Streit um die Verteilung der finanziellen Lasten etwas zurückgedrängt worden, durch den Ausbruch eines viel schwierigeren Konflikts. Der Zürcher Bote Hartmann starb im August 1722! Der sog. „Zürcher Bott" war der einzige „Inhaber" eines Kurses auf einer grossen Linie, ohne eigentlich vom Direktorium abhängig zu sein. Der private Kurs war also eine Durchbrechung des Postmonopolgedankens. Die Selbständigkeit des Zürcher Boten bedeutete ausserdem einen finanziellen Verlust für das Basler Postamt! In den ersten Jahren der Regalverwaltung (1685) hatte das Direktorium dem damaligen Boten das Recht, den Dienst „ad dies vitae" auszuführen, zugestanden. Der Bote verkehrte zuerst nur einmal wöchentlich zwischen den beiden Städten. Auf der am 16. April 1691 in Zurzach stattfindenden Konferenz aber wurde ein zweimaliger Kurs beschlossen. Ein erster Zwischenfall wegen des Boten wurde damals beigelegt. Basels Postvertreter klagte über eigenwillige Erhöhung der Porti von zwei auf drei Kreuzer für den einfachen Brief. Vergebens suchte der Zürcher Abgesandte der Basler Ansicht mit der Erklärung zu be-

gegnen, die Portoerhöhung sei für den Boten eine Existenzfrage, mit den bisherigen Einnahmen könne er nicht auskommen. Die Basler Vertreter wiesen diese Argumente zurück; der „partikular Nutzen" des Boten gehe sie nichts an, ihre Aufgabe sei es, die Interessen des „Commercy" zu wahren. Zu einer Einigung kam es nicht. Die Basler drohten mit der Führung eines eigenen billigeren Kurses. Jedoch wäre es eine unkluge Politik gewesen, einen solchen Botenritt durchzuführen; man hätte sich dadurch nur mit Zürich verfeindet,und das zu einer Zeit, da das Direktorium den erbittersten Kampf mit Österreich und den Fischern um das Postregale führte. Jetzt war die Situation erheblich günstiger. Das Zürcher Postamt konnte nur verlieren, wenn es zum Abbruch der Beziehungen mit dem Basler Direktorium kam. Vergebens suchten die Nachkommen des verstorbenen Boten um die Bewilligung der Weiterführung des Rittes nach, die Basler verweigerten die Genehmigung. Die Verletzung des Postregals konnte nicht mehr geduldet werden. Es war eben die Zeit, „da die Fürsten und Stände das Postregale so hoch aufzusetzen angefangen" (4), wie das Zürcher Direktorium einmal mit Bedauern konstatierte. Ein schlechter Trost war deshalb die Entgegnung des Basler Direktoriums, wenn es gleichsam entschuldigend bemerkt, es sei eben von den gnädigen Herren immer wieder „insinuiert worden auf das hohe Postregale fleissigest zu invigilieren" und dergleichen Nebenboten nicht mehr zu dulden (5). Der bisherige Bote habe sich überhaupt nie recht um das Regale gekümmert. Eigenmächtiges Austeilen und Einsammeln von Briefen, Erhebung der Porti nach Belieben, auch Spedition von andern als nur Zürcherbriefen sei nichts Seltenes gewesen. Im Grunde heisse dies aber nichts anderes, als dass der Bote in Basel ein eigenes Postamt gehalten habe. Vergebens suchte Zürich sein Recht auf den Ritt nachzuweisen. An der Hartnäckigkeit des Direktoriums scheiterte schon die erste Konferenz im Januar 1723 in Zurzach (6). Darauf schlugen im Frühling 1723 die Basler die Einführung eines Alter-

nativbotenkurses vor. Zürich war dazu bereit, wollte aber den Dienst durch die Boten lebenslänglich geführt wissen. Ebenso sollte ihnen erlaubt sein, die Briefe einzuziehen und zu verteilen. Die Bewilligung solcher Vorschläge wäre einer Kapitulation gleichgekommen, im wesentlichen hätte sich nichts geändert. Es war ohne weiteres klar, dass das Direktorium auf solche Zumutungen nicht einging. Im Juli 1723, anlässlich der Tagsatzung in Frauenfeld, besprachen sich die Gesandten der beiden Stände. Der Zürcher Vertreter verzichtete nun endgültig auf das „Recht" des Rittes, appellierte aber an die Freundschaft des löblichen Standes Basel. Er war bereit die Forderungen des Direktoriums, Empfang und Abgabe der Briefe im Posthaus durch den Boten, zu erfüllen (7). Einige Zeit später, am 11. September, kündigte der Zürcher Rat wirklich die Abreise eines Boten an, der gemäss den Frauenfelder Bestimmungen den Kurs wieder versehen werde (8). Im Dezember 1723 erschien einer namens Steinfels. In Basel war von einer Vereinbarung in Frauenfeld nichts bekannt. Die Ankunft des Boten war deshalb eine wirkliche Überraschung. Jedoch kam es den Baslern gar nicht auf eine formelle Verzichtleistung der Zürcher an. Sie wollten die Zürcher „Post" als einen offiziellen Kurs geführt wissen. Der neue Bote wurde entsprechend empfangen: Man machte ihm gleich klar, dass seine Gegenwart nicht erwünscht sei, und er ja nicht mehr kommen solle (9). Der missglückte Versuch musste den Zürchern unmittelbar sagen, dass es aussichtslos war, mit formellen Zugeständnissen und geringen wirklichen Konzessionen den Botenritt in seiner früheren Verfassung weiterhin beizubehalten. Das dortige Direktorium lenkte nun ein, und bequemte sich zu den Basler Vorschlägen. Sollte ihm vielleicht die postpolitischen Versuche der Basler, die diese unterdessen durchgeführt hatten, bekannt geworden sein? Das Direktorium hatte die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, alle ihm zur Verfügung stehenden Mittel einer eventuellen rentableren oder besseren Kursführung, speziell im italieni-

schen Postverkehr zu versuchen. Der alte Gedanke, die Zürcher-Route für den italienischen Postverkehr überhaupt aufzugeben, war erneut aufgetaucht. Dann war auch das Problem der finanziellen Verteilung gelöst. Wegen des eigentlichen Zürcher Boten konnte man dann sich noch lange streiten, er war für die Basler Postinteressen nicht so wichtig wie der italienische Kurs! Dagegen konnte das Zürcher Postamt nur Verluste haben. Die Ableitung des italienisch-baslerischen Postverkehrs schädigte ihre Transitpost; ebenso schädigten die Händeleien um den Zürcher Boten und eine eventuelle Sperrung desselben die kaufmännischen Interessen der Zürcher Handelsleute! Einige Mitglieder des Direktoriums brachten im Oktober die Anregung vor, die Briefe über Bern nach Italien zu versenden (10). Vorschläge des Berner Postamtes wurden deshalb eingeholt (11)! Andere Direktorialmitglieder gingen noch weiter und verfochten den postpolitischen Gedanken, wiederum eigene Kurse nach Lugano—Mailand einzurichten (12). Die entsprechenden Mitteilungen fanden aber bei Melzi nicht den gehofften Anklang. Melzi wies auf seine Bindung durch den Vertrag mit Zürich hin. Dieser sicherte dem Zürcher Postamt ein Monopol im italienisch-schweizerischen Postverkehr, er konne darum die Basler Boten nicht empfangen. Dagegen schlug er die Versendung der Briefe nach Lugano vor; der Zürcher Bott könnte sie dann in Lugano übernehmen und nach Mailand spedieren (13). Darauf wurden zwei Herren, Niklaus Harscher und Andreas Mitz, aus der Mitte des Direktoriums bestimmt, um „privato nomine", damit es geheim bleibe, nach Luzern zu reisen. Diese zwei Abgesandten, übrigens in Postangelegenheiten hervorragende Sachverständige, sollten über die Möglichkeit eines Anschlusses an die Luzern—Lugano-Kurse Gewissheit zu erlangen suchen (14). Die Gesandtschaft kam mit guten Berichten zurück, machte aber auf die Schwierigkeiten des freien Durchpasses durch das Freiamt aufmerksam. Das Freiamt wurde seit dem Zwölferkrieg nur noch von den drei Städten Bern, Zürich und Glarus

verwaltet; man musste also die Zusicherung dieser drei Stände haben! „In aller Stille" wollte man es einmal mit einem Probekurs versuchen (15). Ob er zur Ausführung gekommen ist weiss man nicht, denn die Zürcher hatten um diese Zeit wie schon erwähnt eingelenkt. Am 9. März kam es zur entscheidenden Konferenz in Zurzach. Sie brachte befriedigende Lösung in allen Streitfragen! Die eigentliche Verständigung wurde dadurch erreicht, dass man den Zürcher Boten für den italienischen Verkehr nutzbar machte. Darin liegt der bedeutende Nutzen dieser Abmachungen! Mit dem Beschlusse, den Ritt beizubehalten, wurde die „nochmalige Versicherung getan, dass solches nicht als ein Recht, sondern als ein Zeichen der beyden löblichen Ständten jederweilen wohl erschossenen Freundschaft" betrachte. Der Zürcher Botenkurs wurde als ein Alternativritt auf sechs Jahre eingerichtet, d. h. die Botenritte sollten alle sechs Jahre abwechslungsweise zuerst vom Direktorium Zürich, dann von Basel geführt werden. Der Bott hatte sämtliche Briefschaften in den betreffenden Postämtern abzuliefern und sie dort zu empfangen. Er durfte solche bei Strafe der Aufhebung des Kurses weder austeilen noch annehmen. Die Taxen blieben wie bisher dieselben, drei Kreuzer als Grundlage für den einfachen Brief. Mit dem Zürcher Boten, der Dienstags in Basel abging und Mittwochs in Zürich ankam, wurden auch italienische Briefe spediert. Er hatte in Zürich direkten Anschluss an den italienischen Kurs. Die durch ihn spedierten italienischen Briefe wurden bis Zürich vom dortigen Postamt gratis übernommen und die nach Basel bestimmten Briefschaften vom Basler Postmeister bezahlt. Neben diesem berittenen Kurs wird noch ein Fussbote nur italienische und Bündner Briefe spedieren. Die beidseitigen Kuriere treffen in Etzgen zusammen und wechseln hier ihre Briefschaften aus. Jedes Postamt trägt die damit verbundenen Kosten selbst. Beide Boten gehen durchs österreichische Fricktal. Die zwei Ordinari-Kurse über Aarau—Balsthal bleiben bestehen. Sie sind vor allem für die Briefe von Mailand,

Bergamo, Lugano wichtig. Für die Beförderung derselben bezahlte Basel als Entschädigung 100 Gulden in Reichsvaluta[34].

Die Konflikte mit Zürich hatte das Basler Direktorium in hervorragender Weise zu Ende geführt. Die italienische Route war, wie schon oft bemerkt, für das Basler Postamt wegen seines grossen Transitverkehrs finanziell von Wichtigkeit. Dank der guten Beziehungen zur Berner Post war das Direktorium den Zürchern nicht bedingungslos ausgeliefert. Im Gegenteil, es konnte seine Bedingungen diktieren. Basels Postpolitik konnte um so eigenwilliger durchgesetzt werden, je besser man zur Berner- und Reichspost stand. Gute Beziehungen mit diesen beiden Postämtern gestatteten dem Direktorium jederzeit seine postpolitischen Ziele zu verwirklichen; mit den übrigen Postkontrahenten konnte man um so besser fertig werden. Gerade in der Zeit zwischen 1721 und 1724 sollte sich dies zeigen. Nur so ist es verständlich, dass es dem Basler Direktorium gelingen konnte, gleichzeitig neben den Differenzen mit Zürich auch einen regelrechten Postkrieg mit Frankreich zu einem guten Ende zu führen. Noch bis 1721 galt im Postverkehr mit Frankreich der Vertrag von 1698. Die Finanzmisere Frankreichs sollte den Vertrag hinfällig werden lassen!

Wir wissen, dass nach damaligen Anschauungen der Briefempfänger die Porti bezahlen musste. Man befürchtete einen Rückgang des Briefverkehrs, wenn der Aufgeber die Portospesen bezahlte. In älteren Verträgen findet sich deshalb nie etwas über Frankaturen, erst in späterer Zeit gestattete man auf weiteren Strecken eine Teilfrankatur. Die Änderung dieses alten Brauchs sollte zum Konflikte mit Frankreich führen. Im Jahre 1721 forderte die französische Post die Frankierung der Briefe. Alle ausländischen nach Frankreich und alle französischen ins Ausland bestimmten Briefe mussten bis an die Gren-

[34] Durch diese nützliche Verbindung oder Vereinheitlichung des Zürcher Boten mit dem italienischen Kurswesen, war es möglich, die Strecke Basel—Mailand in $4^1/_2$ Tagen (bisher in 6) zu durchqueren.

ze frankiert werden. Die „Fermiers des postes" rechtfertigten ihre Massnahme mit verschiedenen Argumenten. Die unhaltbare Finanzlage Frankreichs und die verfehlten finanzpolitischen Experimente John Laws hatten den Wert des französischen Geldes erschüttert. Der Geldwert sank rapid. Das damalige Portizahlungsverfahren, das eine Erhebung der Taxen vom Empfänger und eine dementsprechende Verrechnung zwischen den Postämtern vorsah[35], war besonders geeignet den Postbureaus eines Staates, dessen Geld ständig an Wert verlor, grosse Verluste zuzufügen. Die Fermiers konnten den französischen Empfängern nicht so hohe Porti verlangen, wie es dem gesunkenen Geldwerte entsprochen hätte und wie es notwendig gewesen wäre, die entsprechenden Vergütungen in gutem Gelde zu leisten. Nicht zu vergessen ist, dass der Wert der Einnahmen, selbst bei eventuell richtiger Gegenleistung der Briefempfänger, doch ständig wieder sank. Die Fermiers schätzten so den Verlust für den Brieftransport allein bei Genf auf 20000 Pfund (16). Auch der Hüninger Postverwalter Peltier schuldete Ende Mai dem Direktorium bereits 7000 Livre[36]. Mit vollem Rechte konnte deshalb Mr. Payot, „grand audiancier de France", im Ankündigungsschreiben der Neuerung und deren Einführung auf 1. Juni 1721 erklären: „Il y a trop d'abus et de perte pour la Compagnie dans la Taxe des lettres de ces messieurs (aus Italien und Deutschland) là" (17); „ne voulans plus souffrir auquns déboursés" (18).

Die Fermiers sahen aber nicht allein in der Valutamisere die Schuld. Auch die Portoverteilung war ihnen

[35] Vergl. die Einleitung S. 20 f.

[36] Als er nicht in der Lage war die Zahlung zu leisten, drohte ihm das Direktorium mit Vorstellungen in Paris, was zur Folge hatte, dass sein Neffe, Mr. Jadart, sich bereit erklärte, die Schuld zu übernehmen und zu begleichen. Er wünschte aber eine Reduktion derselben, da die Summe nicht zuletzt zum Vorteile des Basler Postamtes deswegen angewachsen sei, weil man den Wert des Geldes ständig „augmentiert" habe. Das Direktorium wollte ihm 1000 Livres ablassen, so dass sich die Schuld auf 2700 Species reduziert hätte. Jadart war damit noch nicht zufrieden, er bot gegen Barzahlung 2200 Spezies. Das Direktorium hat dann „aus einer sonderbaren Gnad und Mitleyden gegen Herrn Peltier" dieses Angebot angenommen (19).

schon lange unerträglich. Sie empfanden sie als ungerecht, da sie in keinem Verhältnis zu den entsprechenden Transportstrecken stünden. In Frankreich seien von der Grenze bis zum Empfangsort meist grössere Strecken zu durchlaufen, als im Ausland vom Aufgabeort bis an die Grenze! Die Tarifsätze berücksichtigten dies aber kaum und nur ungenügend (20).

Die Verlesung des Ankündigungsschreibens in der Direktorialsitzung vom 16. März 1721 erregte bei den Herren Direktoren begreiflicherweise Aufsehen. Der Präsident des Direktoriums, der gerade an einer eidgenössischen Konferenz in Baden war, wurde sofort benachrichtigt. Ferner machte man den Hüninger Postmeister Peltier darauf aufmerksam, dass der Termin um die Neuerung durchzuführen viel zu kurz sei. Für das Direktorium bestand gar kein Zweifel, dass die Neuerung dem Postverkehr nur schädlich sein könne. Das Frankieren von Briefen werde nirgends betrieben, es bewirke nur, dass man weniger schreiben werde, um so die Taxen zu sparen (21). Die französische Post hatte die Frankatur für alle Staaten eingeführt. Dem Direktorium war es aber nicht begreiflich, warum es auch einbezogen worden war. Die französische Post könne in keiner Weise Verluste infolge der Geldentwertung im Verkehre mit dem Basler Postamte haben, da der Vertrag von 1698 das Elsässergeld als Verrechnungsgrundlage festsetze, also Frankreich die Basler in französischer Valuta befriedige, was bisher tatsächlich so gemacht worden sei. Im weiteren betrachten die Direktoren das Vorgehen der französischen Post als einen Vertragsbruch, da dieser immer noch seine Geltung habe, aber durch das Vorgehen der Franzosen faktisch aufgehoben worden sei. Jedenfalls schade die Neuerung nur dem Briefverkehr, der bereits um mehr als die Hälfte abgenommen habe. Das ganze Elsass erhalte seit der Einführung der Frankatur keinen einzigen Brief mehr (22).

Das Direktorium war entschlossen unter allen Umständen die Frankaturmassnahme Frankreichs zu hinter-

treiben. Da zufällig Herr de Launay, „Controlleur Général des postes en plusieurs Provinces de France", nach Hüningen kam, um das dortige Postamt besser einzurichten, sandte man gleich eine Deputation, bestehend aus dem Postverwalter Schaub und den Direktoriumsherren Ryhiner und Merian zu ihm, um die Beschwerden vorzubringen. Sie konnten die glückliche Mitteilung mit nach Hause nehmen, dass de Launay „zur Hintertreibung der Frankaturen seine weiteren Vorstellungen nach Paris tun" werde (23). Am 18. Mai war Schaub neuerdings bei de Launay, um zu sehen, ob etwas erreicht worden sei. Schaubs Vorwurf, dass der Briefverkehr seit Einführung der Neuerung um $^2/_3$ abgenommen habe, konnte de Launay nicht ableugnen. Viel hatte er zwar nicht erreicht, aber wenigstens „ausgewürckht, dass die nach Basel destinierten Brief ohnfrankiert spediert werden sollten". Er hoffte dies für alle Briefe erreichen zu können (24).

Neben diesen direkten Bestrebungen die Pariser „Neuheit" zu Fall zu bringen, suchte das Direktorium auch anderweitig Bundesgenossen zu erwerben. Die Postämter Bern, Zürich, Schaffhausen und St. Gallen lud man zu einer Konferenz nach Aarau ein (18. Juni 1721). Die Basler Politik ging darauf aus, eine postpolitische Einheit unter den Ämtern zu schaffen, um energischer gegen die Neuerung auftreten zu können. Schaffhausen vor allem sollte „auf das Nachtrucklichste insistieren, dass dasselbe sowohl die hohe Reichs- als Erbpostämtere auch die kaiserlichen Ministros selbsten in Bewegung bringe", damit diese sich gegen die „Neuerung sich kräfftigst opponieren möchten" (25). Ein Konferenzbeschluss verlangte ferner die Angelegenheit auf der Tagsatzung durch die Regierungen zur Sprache zu bringen und sie ersuchen ein gemeinsames ehrerbietiges Schreiben aller löblichen Orte, „entweders an Ihro königliche Majestät in Frankreich oder an den Herrn Hertzog Regenten projektieren zu lassen". Die Basler Herren handelten gleich darnach und ersuchten den Bürgermeister mittels eines Memorials die Herren Ehrengesandten auf nächste Tagleistung entsprechend zu instruieren (26).

Für das Basler Postamt war die Frankatursache rein verwaltungstechnisch gesehen, recht unerfreulich. Massenhaft kamen unfrankierte, nach Frankreich bestimmte Briefe nach Basel, deren Annahme das Hüninger Postamt verweigerte. Sie blieben im Basler Postamt liegen und mussten wieder zurückgesandt werden. Allerdings wünschten die Franzosen selbst eine Ausnahme zu machen. Herr de Launay sandte dem Direktorium eine Liste mit den Namen aller derjenigen Personen, deren Briefe man unfrankiert durchlassen wollte. Es handelte sich dabei nur um am französischen Hofe privilegierte Personen. Das Direktorium war aber weit entfernt einem solchen Begehren stattzugeben. Kategorisch forderte es entweder alle Briefe durchzulassen oder überhaupt keine! (27) Dafür liess es aber die günstige Gelegenheit nicht vorübergehen, um die auf der Liste eingetragenen Personen zu seinen Gunsten zu beeinflussen. Hochstehenden, am französischen Hofe einflussreichen Adeligen schickte man in einer Enveloppe ihre im Basler Postamt liegenden Briefe zu; ein entsprechendes Gesuch, für die Aufhebung der Frankatur einzutreten, wurde beigefügt. Auf diese Art erhielt zum Beispiel Ritter Schaub, englischer Gesandter in Paris, seine Briefe. Bei andern offiziellen Persönlichkeiten ging man noch schlauer vor. Postverwalter Schaub zeigte zum Beispiel dem Grafen von Albert, dem Kurbayerischen Finanzrat Mr. Taffin, dem lothringischen Kabinettssekretär Baron v. Sauter de Menfort an, dass Briefe für sie in Basel seien. Leider vermisse man die Frankatur, sonst würde man sie gerne den Herren zusenden. Vorschläge, wie ihnen die Briefe am besten zugestellt werden könnten, wurden beigefügt und damit ganz geschickt die Bitte um Unterstützung für die „gemeinsame" Sache am Pariser Hofe verbunden (28). Ähnlich verfuhr man mit den französischen Städten, nur schickte man diesen eine Liste der sich in Basel befindenden Briefe (29). Wer unbedingt seine „Post" haben wollte, musste sie sich unter Schaubs Couvert zuschicken lassen. Wegen der Porti stand Schaub mit den verschie-

denen „Kaufleuten und Ministris" in offener Rechnung (30). Briefe dagegen, die nicht an ihren Bestimmungsort gelangen konnten, mussten wieder zurückgesandt werden (31).

Die Initiative zu einer Neuregelung ergriff das französische Postamt. Der Hüninger Postverwalter wäre, wie Schaub in der Direktorialsitzung vom 28. August 1721 mitteilte, geneigt einen neuen Vertrag abzuschliessen. Das Basler Postamt müsse sich allerdings zum vorneherein verpflichten, die Briefe in gutem Gelde zu bezahlen (32). Damit war das Direktorium einverstanden. Es spricht für seine politische Beweglichkeit, wenn es gleich nach diesen Annäherungsversuchen von neuem allenthalben wirksame Kräfte für seine Sache zu gewinnen suchte. Da Peltier ziemlich arm und mit seiner grossen Familie tatsächlich in Nöten war, liess man ihm 30 Louisd'ors zukommen „und Ihne noch auf mehreres vertrösten, wenn der neue Traktat bald und vorteilhaft ausschlagen" werde (33). Zugleich wurde den beiden Baslern Fäsch und Schaub, die in Paris in fremden Diensten tätig waren, die alten Traktate übersandt, und sie ersucht, für Basel bei den Fermiers zu wirken (34). Die Angelegenheit ruhte einige Zeit. Erst im Mai 1722 brachte ein Schreiben Ritter Schaubs wieder Leben in die Verhandlungen. Dieser riet dem Direktorium eine Gesandtschaft nach Paris zu senden, um einen Vertrag abzuschliessen. Direktor Ryhiner und Schaub wurden dazu bestimmt; nach viertägiger Reise trafen sie in Paris ein. Mehrere Konferenzen mit den Fermiers verliefen völlig resultatlos. Die gegenseitigen Einstellungen waren zu verschieden, um einen befriedigenden Abschluss herbeizuführen.

Das Direktorium sah vor Absendung der Deputation die Schwierigkeiten nur in bezug auf die finanzielle Seite der Frage. Es hatte dementsprechend auch schon das Schaffhauser Postamt darauf aufmerksam gemacht, dass man wahrscheinlich in der Portofrage Konzessionen machen, d. h. die Porti zugunsten Frankreichs ermässigen

müsse (35). In den Verträgen von 1682 und 1698 erblickte es jedoch die Grundlagen für den neuen Traktat. Statt dessen musste die Delegation erkennen, dass man in Paris gesonnen war, ganz andere Bedingungen zu stellen, die nichts mehr mit den alten Verträgen zu tun hatten. Gaben die bisherigen Abkommen dem Basler Postamt, wenigstens theoretisch, mit kleinen Ausnahmen, ein Monopol für den französisch-schweizerischen Briefverkehr, so ging Artikel 1 des französischen Vorschlages nur ganz allgemein dahin, die nach der Schweiz bestimmten Briefe aus den Teilen Frankreichs, die Basel am nächsten gelegen, über Basel zu senden, mit Ausnahme derjenigen nach der Westschweiz und Bern! Nicht genug damit, es bestand auch ganz ausgesprochen die Tendenz, den gesamten französisch-deutschen Postverkehr über Rheinhausen zu lenken. Das französische Postamt wollte von Basel überhaupt keine Reichsbriefe mehr annehmen; dabei muss man sich daran erinnern, dass der süddeutsche, speziell bayerische und österreichisch-französische Briefverkehr über Basel ging. Das Direktorium hatte die Sicherung dieses Verkehrs in seinem Vertragsprojekt festhalten wollen. Es war gar keine Frage, dass die Reichspost selbst den Baslern zuvorgekommen war. Hatten die Taxis dem französischen Postamt bessere Portobedingungen zugesichert? Wie aus einem Schreiben der Gesandtschaft in Paris hervorgeht, musste das französische Postamt den Taxis keine Porti vergüten. Das hiess nichts anderes als Anerkennung der französischen Frankaturmassnahme! Die Reichspost brachte also der Lage des französischen Postamts mehr Verständnis entgegen als die Basler, denen man allerdings, wie wir noch sehen werden, das Lob einer aufrechten und energischen Haltung nicht versagen darf.

Den eben dargestellten Hauptpunkten wurden noch verschiedene Nebenklauseln beigefügt, die auch nicht dazu angetan waren, die besondere Freude des Direktoriums zu erregen. Man erinnere sich, dass nach damaligem Brauche der Briefempfänger die Porti bezahlen musste. Kam

z. B. ein Brief aus Zürich mit der Bestimmung Lothringen, so hätte das französische Postamt die Pflicht gehabt, einen Teil der Porti an Zürich resp. Basel zu vergüten. Davon wollten aber die Franzosen nun nichts mehr wissen, um durch die allzu hohen in gutem Gelde zu bezahlenden Portosätze keinen Schaden zu erleiden. Zu einer Vergütung für das lothringische Paket und für italienische nach dem Elsass bestimmte Briefe konnten sich die Franzosen nicht verstehen. Vielleicht erhofften sie durch diese Massnahme eine Verkehrsstärkung ihrer eigenen direkten Kurse nach Italien!

Anfänglich ist das Direktorium „bestürtzt". Dann aber sind die Basler Herren äusserst unwillig darüber, dass man ihnen Gesetze vorschreiben will, statt sich zu verständigen. Sie schrieben der Gesandtschaft zurück, dass die ganze Reise scheinbar nur den einen Zweck gehabt habe, der Deputation in Paris „die Ohren mit harten Bedingnussen anzufüllen" (36). Sie fordern ein annehmbares Projekt, „dass die Negotiation dardurch nicht gänzlichen abrumpiert werden möchte". Wenn man von seiten Frankreichs auf diesen harten Konditionen beharre, so hätten sie Ordre „ohnverrichteter Dinge wieder nach Hause zu kehren" (37). Mit welcher Kraft und Selbständigkeit sie aufzutreten gewillt waren, zeigt ein fünf Tage später (30. Juni 1722) abgesandtes Schreiben. „Wür seind desswegen zum entschlus geschritten denenselben das verlangte Ultimatum dahin zu eröffnen, dass sie, wenn vor Empfang diese (Schreibens) die Negotiation nicht eine bessere Gestalt gewonnen, und die Herren Fermiers auf ihren so harten Bedingnussen persistieren, dero Rückhrayss ohne weiteren vergeblichen und kostbaren Aufenthalt antretten....." sollen. Einige Tage später war die Deputation schon wieder in Basel, ohne etwas ausgerichtet zu haben (38).

Trotz der verschiedenen Fürsprecher in Paris hatte man nichts erreicht. Diesen politischen Interessenvertretern fehlten jegliche postpolitischen Machtmittel[37]. Die-

[37] Trotz des Misserfolges zeigte sich das Direktorium seinen Gönnern in Paris doch erkenntlich. Herrn Payot d'Oxembray und Ritter Schaub wurde

jenigen Mächte aber, die mitinteressierte Parteien waren, die Taxis und die Fischer, verfolgten nicht die gleichen Ziele. Wohl hatte das Basler Direktorium früher an der Konferenz in Aarau, Schaffhausen beschworen, die Taxis für die „gemeinsame" Sache zu gewinnen; jedoch vergebens. In Basel mochte man den Eindruck haben, die Schaffhauser Postverwalter liessen es an der nötigen Aktivität fehlen. Verschiedentlich schrieb man ihnen, sie sollten zur Gewinnung der Reichspost alles unternehmen, was möglich sei und machte sie möglichst eindrücklich auf die Gefahren aufmerksam, die den beiden Postämtern durch die Pariser Bestrebungen, den gesamten Reichspostverkehr über Kehl—Strassburg zu leiten, drohe. Was hätte aber auch das Schaffhauser Amt bewirken können? Es stand zum Teil selbst unter Taxisscher Verwaltung. Die Organe der Reichspost hatten einen schärferen Blick für die momentanen Erfordernisse und liessen sich dabei kaum von dem kleinen Schaffhauser Postamte beeinflussen. Die Tatsache, dass sich die Taxis mit der französischen Postverwaltung verständigten, gab den Pariser Machthabern die Möglichkeit gegen das relativ kleine, für den europäischen Postverkehr allerdings wichtige Basler Postamt ganz anders aufzutreten, ohne Gefahr zu laufen, besonders viel bei Nichtakzeptierung einzubüssen (39).

Ebenso hatten die Fischer von Bern ganz andere Interessen als die Basler in dieser Frage. Eine Beschränkung des französisch-schweizerischen Postverkehrs über Basel kam letzten Endes nur ihrer französischen Route über Pontarlier zugute. Das Basler Direktorium musste wenn immer möglich versuchen, die Berner Post für sich zu gewinnen, damit die Fischer ihnen bei den Verhandlungen mit den Franzosen nicht in den Rücken fallen konnten. Es gelang den Baslern die Fischer zu einer Konferenz in Langenthal zu bewegen, die wider Erwarten zu einer raschen Verständigung führte. Man einigte sich, je einen Teil der französischen Post zu besorgen, Basel Nord-

zum Dank und um ihnen „ein Compliment zu machen", damit sie das „hieseitige Interesse nachtrückhlichst recommendieren", zwei Fässlein Salmen geschickt.

und Bern Südfrankreich. Die französischen Briefe wünschte man in französischem Gelde zu bezahlen, die Auslagen der Berner und Basler Post dagegen sollten von seiten Frankreichs in gutem Gelde oder mit dem Agio der französischen Valuta vergütet werden, d. h. die Schweizer wollten ihre Verpflichtungen in französischem, die Franzosen dagegen in gutem Gelde erfüllen (40). Ferner garantierten beide Teile, gegenseitig nicht gesondert vorzugehen, sondern in Paris gemeinsam zu unterhandeln. Die hier wiedergegebenen Vertragsbestimmungen der Langenthaler-Vereinbarung müssen einiges Erstaunen hervorrufen. Die Festsetzung solcher Bedingungen war für den damaligen Stand der Dinge absurd. Die finanziellen Klauseln bedingen eine Reaktion, eine völlige Abkehr von den früheren Einstellungen. Das Basler Postamt hatte scheinbar die früher abgegebene Zusicherung an das französische Postamt nur in gutem Gelde zu bezahlen aufgegeben! [38] Oder war die ganze vertragliche Bindung Bern—Basel nur ein taktisches Manöver, um die Berner Konkurrenz etwas zurückzuhalten, oder um eine Verständigung der Fischer mit Frankreich zu verhindern? Die weiteren Schritte des Direktoriums lassen wohl eine solche Deutung zu!

Trotzdem das französische Postamt mit der Verwirklichung seiner Forderungen bereits ernst gemacht hatte [39], liess das Direktorium nicht nach, bessere Bedingungen zu erstreben. Die zwei bedeutenden auswärtigen Minister in Paris, Deucher und Schaub, wirkten immer noch für die Basler. Dem ersteren wurde ein Memorial zugesandt, in welchem das Direktorium vor allem auf die hervorragende Lage der Stadt aufmerksam macht. Seinen Ausführungen lag die durchsichtige Tendenz zugrunde, gegen den französisch-deutschen Postvertrag und gegen die Berner Post über Pontarlier zu agitieren. Der deutsch-französische Postvertrag sei für die österreichisch-

[38] Später wurde zwar an Deucher im gleichen Sinne geschrieben (41).

[39] Herr de Lage, der neue Postmeister in Hüningen, teilte im Dezember 1723 mit, dass er vom Basler Amte keine italienischen und deutschen Briefe mehr annehmen dürfe (42).

ungarische Post sehr nachteilig, der Kurs über Kehl brauche viel mehr Zeit wie über Basel. Ganz unrentabel wäre die Benützung der Route Pontarlier—Bern, da das französische Postamt bis Pontarlier nur sieben, dagegen bis Hüningen neun Sols erhalte! Dabei müsse man sich noch vergegenwärtigen, dass die Route Bern—Mailand viel länger ist wie Basel—Mailand. Der Leser wird hier besonders überrascht sein, dass sich das Basler Postamt so energisch gegen die Berner Post wehrte, obwohl doch die beiden Postämter in Langenthal gemeinsame Punkte für ihr Vorgehen festgelegt hatten. Die beiden Kontrahenten scheinen sich nicht besonders durch das Langenthaler-Übereinkommen gebunden gefühlt zu haben! Diente es etwa nur zur gegenseitigen moralischen Beruhigung, wobei zum vorneherein keiner der beiden Vertragsabschliessenden recht daran glaubte, vielleicht schon die entsprechenden Hintergedanken hatte? Jedenfalls hinderte der Vertrag keinen Teil im geringsten daran, vor dem andern möglichst rasch mit Frankreich abzuschliessen. Auch Bern scheint nicht zurückgestanden zu sein! Monsieur de Launay, Controlleur des postes d'Alsace, verhandelte zur gleichen Zeit mit den Fischern. Diese sollen ihn angeblich sogar bestochen haben. Deucher, dem wir diese Mitteilungen entnehmen, glaubt zwar nicht an eine Einigung de Launays mit Bern, denn in Paris scheint die Postpolitik wesentlich geändert worden zu sein. Deucher fürchtete vielmehr: „que l'on pense à un bureau pour Soleur, d'où toutes les lettres de la Suisse prendront leurs cours....." (43). Die Mitteilungen Deuchers in bezug auf Bern beruhigte die Basler nicht gänzlich. Das Direktorium zögerte nicht, Herrn de Launay zwei „Fässlin" Salmen und ein Stück holländische Leinwand zu „schenken"! (44)

Die Basler Vorschläge fanden in Paris immer noch keine Gnade. Aus den Antworten Deuchers, der mit Ritter Schaub die Basler Interessen vertrat, erfahren wir, dass Herr d'Oxembray beim Vortrag des Basler Projekts zwar „assez tranquillément" zugehört habe, „mais à l'article

de la taxe des lettres, il me dit avec émotion que cela était exorbitant et une nouveauté à laquelle il ne consentirait jamais". Vom Transport der italienischen Briefe über Basel wollte er überhaupt nichts wissen. Auf wiederholtes Ersuchen Deuchers bequemte er sich schliesslich zur Entgegennahme und zur Prüfung des Projekts (45). Aus seinem Unmut über die schweizerischen Postämter machte er kein Hehl, er soll sich auch Deucher gegenüber entsprechend geäussert haben: „que les bureaux de la Suisse lui donnaient plus de peine que tous les autres bureaux de l'Europe!" (46) Das Direktorium sah immer mehr die Unmöglichkeit ein, mit seinen Vorschlägen durchzudringen. Man musste zu Konzessionen bereit sein, wollte man nicht alles verlieren. Besonders das oben angeführte Projekt der Errichtung einer Zentralpoststelle für den gesamten schweizerisch-französischen Postverkehr in Solothurn machte den Herren einen gewissen Eindruck. Sie sahen darin eine Gefahr, obwohl sie an dessen Realisierbarkeit nicht recht glaubten. Auch die Möglichkeit eines vorzeitigen Abschlusses des Berner Postamtes mit Frankreich musste in Berücksichtigung gezogen werden. Im Antwortschreiben vom 5. März fügten sie gleichsam entschuldigend hinzu, dass ihr Projekt kein Vertrag sei und darum schon noch geändert werden könne (47).

Einige Tage später empfahl Deucher dem Direktorium die Absendung einer Gesandtschaft und den nochmaligen Versuch einer Konferenz in Paris. Am 23. März 1724 ging Samuel Merian, Präsident des Direktoriums, nach Paris, wo er sechs Tage später eintraf (48). Merians Stellung war ungleich vorteilhafter wie die der ersten Gesandtschaft. Nicht nur war das Aktionsfeld durch die hervorragende Arbeit Schaubs und Deuchers geklärt, sondern er hatte auch eine grössere Handlungsfreiheit, da er vom Direktorium mit einer Generalvollmacht ausgestattet worden war. Seine vertraglichen Abmachungen sollten auch für das Direktorium gelten. Am 2. April fand die erste Sitzung mit dem französischen Oberpostmeister, Mr. d'Oxembray, statt. Wesentliche Schwierig-

keiten ergaben sich bei der Behandlung der italienischen Briefpostfrage. In der dritten Sitzung verzichtete d'Oxembray auf den Frankaturzwang und in der fünften Sitzung kam der Vertrag zum Abschluss (49).

Merian wurde bei seiner Rückkehr gebührend gefeiert. Im Protokoll heisst es kurz und schlicht: „Mein hochgeachteter Herr Präsident ist für dessen mit so grosser Klugheit und Recht sonderbarem Fleiss zu des Directory sattem vermüegen (Vergnügen) ausgeführte Commission höflichst bedankht" (50). Trotz dem Vertragsabschlusse hoffte Merian immer noch die verlorene Position wegen der italienischen Briefe zurückzugewinnen. Noch in Paris, kurz vor seiner Abreise gab er ein Memorial ein, in welchem er die vorzügliche Lage des Basler Postamtes für den französisch-italienischen Briefverkehr hervorhob (51). Die Ratifikation erfolgte am 28. April. Mr. Deucher brachte selbst die Ratifikationsurkunde des Duc de Bourbon, Intendant général des postes, nach Basel. Deucher zu Ehren fand dann am 23. Mai auf der Schlüsselzunft eine „Mahlzeit" statt, zu der auch die Herren Häupter, Bürgermeister und Oberstzunftmeister, geladen waren (52). Als ein Jahr später im Juli 1725, Ritter Schaub sich zufällig in Basel aufhielt, wurde er vom Direktorium offiziell begrüsst und ebenfalls durch ein Gastmahl geehrt (53). Ritter Schaub hatte sich auch sonst immer als eine hilfreiche Stütze erwiesen.

Der von Merian in Paris abgeschlossene Vertrag bestimmte im ersten Artikel, dass alle Briefe aus den Provinzen Frankreichs, die an der Route über Basel liegen, d. h. alle aus dem Elsass, Nord- und Mittelfrankreich nach der Schweiz gehenden Briefe dem Basler Postamt übergeben werden sollen. Davon sind ausgenommen die nach der Westschweiz bestimmten Briefschaften. Eine weitere Ausnahme kann gemacht werden, wenn ein Kanton eine andere Route verlangt. Als Grundlage der Portosätze gilt der Tarif von 1703. Darnach wird das Porto proportional der Distanzen nach Paris erhoben. Als Sätze Basel—Paris gelten: Einfacher Brief neun

Sols, der doppelte 13, die Unze 27 Sols. Die Postämter vergüten sich die Porti, sowohl für Briefe in die Schweiz als auch aus der Schweiz nach Frankreich, in Reichsgeld (40 Sols = 60 Kreuzer). Das Basler Postamt verpflichtet sich ferner, alle Briefe die nach Frankreich bestimmt sind und ins Basler Postamt kommen, nach Hüningen zu liefern. Wichtig ist noch Artikel neun, der für Briefe aus Italien und Deutschland nach Frankreich keine Portiverrechnungen vorsieht. Für Briefe aus den gemeinen Herrschaften Locarno, Mendrisio, Lugano dagegen vergütet das Hüninger Postamt die Porti, im umgekehrten Falle Basel.

Der neue Vertrag deutet ganz unzweifelhaft auf einen Erfolg des französischen Postamtes hin. Zwar hatte man sich in der Valutafrage auf einem Mittelwege verständigt, aber in den Fragen über den deutsch-italienischen Briefverkehr scheint das Direktorium eine restlose Niederlage erlitten zu haben. Ebenso war die früher so machtvolle, von Frankreich aus gesehen, europäische Stellung des Basler Postamtes erschüttert. Durch die Klausel, dass nur die Basel am nächsten gelegenen französischen Landschaften ihre Briefe über Basel spedieren sollten, war das Monopol im französisch-schweizerischen Verkehr endgültig erledigt! Die Bestimmungen, nichts mehr für italienische und deutsche Briefe vom Hüninger Postamt entschädigt zu erhalten, musste nach der Ansicht des Direktoriums den Posttransitverkehr von und nach diesen Ländern vermindern, denn sie bedeuteten nichts anderes, als die Notwendigkeit diese Briefe bis an die französische Grenze frankieren zu müssen, wenn sie über Basel geschickt werden wollten! Wenn das Direktorium in der Weise argumentierte, so darf man kaum glauben, dass es von formellen Erwägungen ausgegangen sei. Wir wissen, dass faktisch der Postverkehr nach Einführung der Frankaturvorschrift rapid, um mehr als die Hälfte abnahm. Freilich ist diese Verminderung des Transitverkehrs nicht allein darauf zurückzuführen. Die hohen Porti infolge des schlechten Geldes, bewirkten auch eine Versendung

der Briefe durch andere Postämter. Immerhin war die Frankatur eine gänzliche Umwälzung in der Praxis des Postverkehrs und Neuerungen lebten sich in der damaligen Zeit nicht so rasch ein. Bürgerte sich aber die Frankatur, wie sie der Vertrag von 1724 im Gefolge hatte ein, so war für das Basler Postamt die Situation kaum anders wie vor 1724. Dies konnte allerdings noch einige Jahrzehnte gehen, denn die Frankatur stand mit der alten Portoerhebungsart erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts auf gleicher Stufe.

Die Anstrengungen Frankreichs, den italienisch-französischen Briefverkehr durch die Schweiz zu verhindern, ist verständlich, wenn man sich an die direkten französisch-italienischen Postkurse erinnert: Die direkte Verbindung Italien—Frankreich führte von Lyon über die Alpen in das Piemont. Wenn es dem französischen Postamte gelang, den gesamten französischen Postverkehr nach Italien soweit möglich durch französische Kurse und damit in eigenen Kosten durchzuführen, so brachte dies eine Steigerung der Rentabilität dieser Kurse. Das war aller Wahrscheinlichkeit nach auch das postpolitische Ziel der Franzosen, darum die Unnachgiebigkeit in diesen Punkten den Baslern gegenüber[40].

Die neue französisch-baslerische Verständigung war schon ein Jahr nach dem Vertragsabschlusse Ursache von Zwistigkeiten mit einigen eidgenössischen Ständen. An der Tagsatzung wurden Klagen wegen zu hoher Porti der französischen Briefe laut. Während der folgenden Jahre mehrten sie sich; so war es vor allem der Stand Luzern, der 1746 sich scharf gegen die zu hohen Taxen wandte. Die Hauptursache dieser Beschwerden bildete das Sinken der französischen Valuta, denn durch die Geldverschlechterung schien der Gegensatz zu dem Werte der zu zahlenden Porti um so grösser. Sowohl Basel als Zü-

[40] Gleichsam als Beweis dürfte die Tatsache dienen, dass im Jahre 1747, während des österreichischen Erbfolgekrieges der italienisch-französische Briefverkehr über Lyon „gestecket" wurde; dann suchte man den Verkehr über Basel zu leiten. Der fragliche Artikel wurde vorübergehend ausgeschaltet und Portosätze vereinbart (55).

rich und Bern rechtfertigten sich. Sie seien durch vertragliche Bindung verpflichtet das französische Postamt in gutem Gelde zu entschädigen (54). Im Jahre 1648 war das französische Geld um 25 % unterwertet, weshalb man wiederholt Portiherabsetzungen forderte. Eine von der Tagsatzung eingesetzte Kommission, die die Angelegenheit untersuchen und eventuelle Verbesserungsvorschläge ausarbeiten sollte, kam zum Schlusse, dass das Basler Postamt zwei Kreuzer für die Strecke Hüningen—Basel bezahlen und umgekehrt vom französischen Postamt erhalten sollte. Das Direktorium sträubte sich jedoch dieses Projekt anzunehmen. Zu Konzessionen war es dagegen bereit. Ein wesentliches Moment für die zu hohen Porti war die Forderung des französisch-baslerischen Vertrages, die Porti gegenseitig in Reichsvaluta zu vergüten. Diese Reichsvaluta hatte nämlich einen um zirka 10 % höheren Wert wie die „Schweizervaluta". Das Basler Postamt erklärte sich nun bereit, sich die Porti von den schweizerischen Interessenten in Schweizervaluta bezahlen zu lassen. Das Direktorium jedoch musste nach wie vor das französische Amt in Reichsvaluta entschädigen, so dass diese indirekte Portoreduktion um 10 % seinen Gewinn bedeutend schmälerte. Die Basler Vorschläge wurden darauf allenthalben gutgeheissen (56).

Die neuen vertraglichen Regelungen hatten einen Aufschwung des Transitverkehrs im Gefolge. Der italienische Briefverkehr nahm so gewaltig zu, dass schon 1728 der Zürcher Postmeister Hess eine Änderung der finanziellen Bestimmungen des Vertrags von 1724 forderte (57). Die berechtigten Forderungen des Zürcher Postamtes wurden anerkannt; man bequemte sich, künftig statt der 100 Gulden, 500 jährlich zu bezahlen. Betrug dagegen das Gewicht der jährlich zu transportierenden Briefschaften mehr als 2400 Unzen, so verpflichtet sich das Basler Postamt zu einer Entschädigung von 600 Gulden (58).

Das Jahr 1724 hatte eine glückliche Neuordnung der Posten nach Zürich und Frankreich bewirkt. Dem Basler Kaufmann war es dadurch ermöglicht, viermal wöchent-

lich seine Post nach Zürich und Italien senden zu können. Dienstags ging der berittene, sog. Zürcher Bott, durch die Waldstätte, Donnerstags ein Kurs über Aarau, am Freitag verliess der Fussbote Basel und am Sonntag ging nochmals ein Aarauer Kurs. Ähnlich wirkte sich auch die französisch-baslerische Verständigung aus. Das französische Postamt richtete von Hüningen aus sechs Kurse nach Frankreich ein, wovon je drei durchs Elsass und in das Burgund gingen. Seit 1752 verkehrten die Kurse wie folgt: Drei Kurse verliessen Paris Montag, Mittwoch und Freitag und gingen durch das Burgund über Dijon nach Basel. Ein vierter Bote verliess Paris am Sonntag, ging über Metz—Strassburg und kam Donnerstags in Basel an. Dagegen wurden die Kurse nach Strassburg vom Hüninger Postamt Sonntags, Dienstags und Freitags abgefertigt (59). Aus dem Avertissement an das Publikum erfahren wir noch, dass die aus Frankreich kommenden Briefe im Sommer einen Tag früher, d. h. Montag, Donnerstag und Samstag Abend „die übrige Jahreszeit an den Sonntag, Dienstag und Freitagen bei Aufgang der Stadttoren" hier eintreffen sollten (60). Demnach hatte man also alle zwei Tage eine Postverbindung mit Paris.

Auch die Kurse ins Bistum Basel hatten infolge des zunehmenden Verkehrs eine Änderung erfahren. Der im Jahre 1705 zur Herrschaft gelangende Bischof Joh. Konrad von Reinach-Hitzbach reorganisierte in den zwanziger Jahren die Post. Er errichtete 1726 in Porrentruy ein Postbureau, das zuerst von Rengguer geleitet wurde. An Stelle der Bauernpost versahen zwei wöchentliche Boten-Kurse von Porrentruy über Allschwil nach Basel den Dienst (61). Bezeichnend ist, dass der Wiener Briefverkehr des Bischofs nicht durch das Basler Bureau, sondern durch private Vermittlung besorgt wurde; „sous le couvert du banquier Brodbeck!" (62) Wahrscheinlich wollte man dadurch der Untersuchung der politischen Korrespondenz durch einen protestantischen Stand ausweichen! Bischof Rinck von Baldensteins postpolitische Bestrebun-

gen waren in der Hauptsache darauf gerichtet, sich möglichst unabhängig vom Basler Postamte zu machen. Es gelang ihm auch, die französischen Briefe, die bisher über Basel kamen, direkt aus Frankreich über Belfort zu erhalten. Der damalige bischöfliche Gesandte in Paris, Abbé de Raze konnte mit Recht nach Abschluss des Vertrages mit der französischen Post am 4. Juni 1753 schreiben: „Je pense, Monseigneur, que ce nouvel établissement des postes vous délivrera — des mains des Bâlois —." Die zwei seit 1726 kursierenden Fussboten wurden 25 Jahre später durch einen reitenden Boten ersetzt, der wöchentlich zweimal den Kurs versah. Er hatte sich dem Basler Postamte zu fügen, die Briefe im Posthaus abzuliefern und ihre Verteilung, die er bisher selbst besorgt hatte, dem Basler Postamte zu überlassen (63).

Nicht so erhebend waren die Verhältnisse im bernischen Postwesen. Zwar hörte man keine Klagen über den Briefverkehr, wohl aber über die Messagerie, dem eigentlichen Schmerzenskinde der beiden Postämter. Diese Kurse rentierten seit einiger Zeit nicht mehr. Die eigentliche Schuld lag an Bern, weniger am Postamt als vielmehr beim Rate. Die bernische Politik hatte es durch die Einführung hoher Zollsätze soweit gebracht, dass die fremden Kaufleute mit ihren Waren die bernisch-baslerische Post mieden und nun die Burgunderroute benützten. Die Bern—Basel-Linie, als Teilstück der internationalen Route Frankfurt—Lyon hatte eine bedeutende Konkurrenz in der Strasse über Strassburg durchs Elsass und Burgund. Der fremde Kaufmann zog die französischen Postkurse um so mehr vor, als er dann nicht bei Nacht reisen musste, wie dies beim Basler-Kurs und ausgerechnet beim Passieren des Jura der Fall war! Nicht genug damit, man hatte die Kurse so eingerichtet, dass eine Anschlussverbindung der elsässischen Landkutsche an die Berner Messagerie nicht bestand! Der Reisende hatte also noch das zweifelhafte Vergnügen, statt sich auf der Lyoner Messe zu betätigen, die Stadt Basel zu besichtigen! Man brauchte sich unter solchen Umständen über eine Ab-

nahme des Messagerieverkehrs nicht weiter zu verwundern. In Basel drängte man auf eine Änderung der Verhältnisse. Im April 1734 kam es zu einer Konferenz. Das Berner Postamt versprach für eine Herabsetzung der Zollsätze und für eine Beschleunigung der Kurse zu wirken. Sie sollten künftig alternativ geführt werden, d. h. abwechslungsweise je drei Jahre von Bern, dann von Basel. Auch sollen die Nachtfahrten aufgehoben werden. Etwas unverständlich ist der Beschluss, den Fahrpreis für die Strecke Bern—Basel von 5 auf 6 Franken zu erhöhen (64). Über die Streckendurchführung war man sich längere Zeit nicht einig. Beidseitig wurden Projekte gemacht, die nach den Zürcher Kursen orientiert waren, aber zu einer raschen Einigung kam es nicht. De Losea proponierte die Leitung des Kurses über die Schafmatt nach Aarau, während Schaub Oltingen vorzuziehen wünschte. Eine Festlegung der Route über die Schafmatt schien ihm zu gefährlich, was den Berner Postvertreter De Losea dann endlich bewog, den Schaubschen Vorschlag zu akzeptieren. Aber nun wollte Schaub nichts mehr davon wissen, er hielt sich an die alte Linie über Waldenburg—Balsthal (65)! Provisorisch wurden dann die Kurse in der Weise eingerichtet, dass die Messagerie Samstag morgen Basel mit Paketen und Passagieren verliess, abends in Balsthal war und hier der Berner Kutsche begegnete. Die Postillions wechselten die Postsachen, die Passagiere stiegen um und Sonntag morgen kehrten die Kutschen an ihre Ausgangspunkte zurück. In Bern hatte man am Dienstag Anschluss nach Genf (66) Erst 1753 wurde diese provisorische Regelung durch eine endgültige ersetzt: Den Messageriedienst besorgt nun das Basler Postamt mit einer „Gutschen zu vier Pferden und vier Personen, deren Ordinari Ladung auf mehr nicht als zehn Zentner Waren zu setzen ist". Dieselbe ging Donnerstag morgen oder früher von Basel ab und führte alle nach Bern, Genf, Lyon „destinierten Effektien" mit. Am Freitag kam sie in Bern an und ging selbigen Tags wieder mit einer Gegenladung nach Basel ab. Bern

zahlte an die Kosten quartaliter 400 Franken Berner Währung. Nach dem Tarifschema zu urteilen, musste es sich besonders um Wertwaren gehandelt haben, denn der Tarif sah vier Abteilungen vor: Soieries, Epiceries, Geld und Silbermünzen. Im Passagiergewicht waren 20—25 Pfund „Hardes" (d. h. Gepäck) mit inbegriffen. Zwar rentierte der Kurs auch jetzt noch nicht, aber das Basler Postamt suchte die geringe Benutzung der Kutsche durch die Folgen des Krieges zu erklären. Wirklich änderten sich die Verhältnisse schon nach einigen Jahren. Die Kutsche verspätete sich regelmässig, weil sie zu viele „Contantien" mit sich führen musste. Es wurde darauf, um sie zu entlasten und den Courrieren mehr zuzuwenden, eine Tarifänderung beschlossen, nach der „Contantien" spediert „par la voye du Coche", $4^1/_2$ %, mit dem Courrier nur $^1/_2$ % kosten sollten (67).

Die steigende Rentabilität der Berner Kutsche nach 1742 war auch wesentlich bedingt durch die Nutzbarmachung der rechtsrheinischen Frankfurter-Route für die Post, dem wohl bedeutendsten Ereignis der ganzen Basler Postgeschichte im 18. Jahrhundert! Welch gewaltige Bedeutung diese Neuerung für das Basler Postamt hatte, wird am besten durch die in dieser Zeit erzielten Gewinne erhellt. Sie betrugen in den Jahren 1738—41 zirka 2000 bis 2200 Gulden, nach 1742 aber stiegen sie auf über 5000 Gulden[41].

Bis zum Jahre 1742 ging der grösste Teil des Reichspostverkehrs über Schaffhausen. Die direkte Strecke Basel—Frankfurt längs des Rheins wurde nie für den Postverkehr nutzbar gemacht. Ausser dem Freiburger Botenkurs, der durch das Elsass bis Müllheim ging, verkehrten mit den badischen Landen keine Kurse. Die Zerstörungen und Unsicherheit in Kriegszeiten verhinderten eine Kursdurchführung. Schaffhausen verdankte seine postpolitische Vorzugsstellung in der Hauptsache seiner in

[41] 1738 2007 Gulden 1741 2796 Gulden 1744 5131 Gulden
1739 2264 Gulden 1742 2108 Gulden 1745 5292 Gulden
1740 1685 Gulden 1743 5584 Gulden 1746 5505 Gulden (68)

Kriegszeiten gesicherten Lage. Ein eigentliches Interesse hatten die Taxis an der rechtsrheinischen Route solange nicht, als ihre italienische Brenner Post den Verkehr bewältigen konnte. Mit der zunehmenden Postbenutzung aber durfte man es eher wagen, die badische Linie für die Post auszubauen, eine ernsthafte Schädigung der italienischen Route war kaum zu befürchten. Von dem Momente an aber, da Basel in direkter Linie mit Frankfurt verbunden war, musste die Bedeutung Schaffhausens für den Reichspostverkehr sich vermindern. Es vollzog sich hier eine entsprechende Entwicklung wie im Rheinlande; durch die neue Route übernahm Frankfurt die Rolle Rheinhausens, während Schaffhausen durch Basel verdrängt wurde.

Im Juli 1742 kam im Auftrage der Thurn und Taxisschen Postverwaltung Commissario Heger nach Basel. Franz Josef Heger, „eine unermüdliche Kraft von hoher Einsicht in die Verkehrserfordernisse" hatte den Auftrag, die di rekte Postroute Basel—Frankfurt, im Einverständnis mit den Territorialregierungen durchzuführen (69). Heger, dem es bereits gelungen war, den Baden-Durlachischen Markgrafen für seine Pläne zu gewinnen, schlug die Einrichtung eines wöchentlichen Postwagens und dreier Ordinari-Ritte vor. Durch diese Neuerung könnten beispielsweise die holländischen Briefe hin und zurück fünf Tage früher ankommen. Als Taxgrundlage sah er für Briefe nach Frankfurt 16 für den einfachen Brief, 32 Kreuzer für die Unze vor (70). Das Direktorium zögerte; es befürchtete vor allem ein Eingreifen und Agitieren des Schaffhauser Postamtes gegen das Projekt. Nach Hegers Ansicht war diese Furcht unbegründet. Sitzung auf Sitzung folgte, Heger überliess die Kursführung bis zur kalten Herberge den Baslern. Als Entschädigung verpflichtete er sich namens der Reichspost dem Basler Postamt 200 Gulden zu bezahlen. Auch die Portofragen gaben Anlass zu Streitigkeiten; ebenso gingen die Meinungen über die Fahrzeiten auseinander, da das Direktorium den Kutschendienst im

Anschluss an den Genf—Lyonerkurs eingerichtet wünschte. Am 11. August kam es zum Vertragsabschlusse (71). Die Unverletzbarkeit des Basler Postregales wurde, einem Wunsche des Direktoriums gemäss, besonders angeführt. Es wurden wöchentlich drei Postkurse zu Pferd „durch die Hochfürstlichen Baden-Durlachischen und Churpfälzischen Lande von Frankfurt bis Basel also stabilieret, dass die von Ihro Durchlaucht darzu geordnete Courriers mit denen ihnen per Basel aufgebenden englisch, holländisch, niederländisch, nordisch, säxischen und Reichsbriefen ihren Weg nach Frankfurt über Kehl bis nach dem nur drei Stund weit von Basel entlegenen Wirtshaus, die kalte Herberg genannt, schläunig nehmen". Hier soll ihnen die Postsachen von einem Basler Kurier abgenommen werden, die kalte Herberge ist Wechselstation. Für die Besorgung dieses Rittes bekommt das Basler Postamt jährlich 200 Gulden. Die Kurse verlassen Montag, Mittwoch, Donnerstag abends 7 Uhr Basel und treffen Donnerstag, Samstag resp. Sonntag morgen in Frankfurt ein. Die Verbilligung der Porti mögen die folgenden zwei Beispiele zeigen:

	nach Holland			Frankfurt			
Tarif von 1714 .	26	36	60	16	18	36	Kreuzer
(über Schaffhausen)							
Neuer Tarif . .	22	26	44	14	18	28	Kreuzer
(über Frankfurt)							

Deutlich ersieht man die finanziellen Vorteile, die sich aus der direkten Postverbindung mit Frankfurt ergeben.

Der mit Heger vereinbarte Vertrag war für ein Jahr vorgesehen, jedoch wies er einige Lücken auf, so wurde der Postkutschenkurs darin nicht aufgeführt, weil man sich in der Anschlussfrage nicht einigen konnte. Die Taxis wollten auf die Basler Vorschläge nicht eintreten, weil das Reichspostamt den ganzen „Reichspostfahrplan" hätte ändern müssen. Das Direktorium suchte darauf eine Änderung der Lyoner Fahrzeiten zu erreichen. Zu diesem Zwecke reiste der Basler Postverwalter Schorndorf nach Bern, um mit dem Genfer Postmeister Cour-

voisier und den Fischern zu verhandeln. Courvoisier konnte aber das Begehren der Basler nicht erfüllen; denn eine Abfahrt der Kutsche am Sonntag duldete man in der Stadt Calvins nicht. Das Postamt musste geschlossen bleiben. Eine weitere Schwierigkeit ergab sich mit den Anschlüssen der Zürcher-Kurse. Noch richtete man die Bern—Basel-Kurse nach den Zürcher Fahrzeiten ein; Balsthal war der Verkehrsknotenpunkt für die Boten nach Zürich, Bern und Basel. Eine Änderung des Fahrplanes hatte notwendig auch Rückwirkungen auf die Zürcher-Kurszeiten! Die Sache war insofern noch verwickelter, als die Zürcher Verbindung nach St. Gallen—Lindau dadurch auch wieder gestört wurde. Das Basler Programm war zweifellos grosszügig[42]; es konnte aber nicht durchgeführt werden.

Unerwartete Schwierigkeiten machte auch das Reichspostamt. Einige im Vertrage festgelegte Punkte fanden in Frankfurt keine ungeteilte Zustimmung. Die Taxis verweigerten die Ratifizierung teils aus sachlichen, teils aus politischen Gründen. Die Gegenkräfte, die in den neuen Kursen eine Schädigung ihrer Interessen erblickten, machten sich bemerkbar. Vor allem fühlte sich das Schaffhauser Postamt in seinen Interessen bedroht; es suchte dementsprechend die Einrichtung der Frankfurter-Kurse zu hintertreiben. Schon vier Tage nach dem Vertragsabschlusse gab das Schaffhauser Postamt seinem Befremden über die Neuerung Ausdruck. Man tröstete zwar damit, dass es mit der Spedition der österreichischen und andern Briefen bei den bisher gebrauchten Kursen verbleibe (72). Jedoch Schaffhausen war damit nicht zufrieden, es sandte den Obristzunftmeister Deggeler nach Basel. Vergebens suchte er die Neuerung als einen Bruch des alten Vertrages von 1715 nachzuweisen, das Direktorium bedeutete ihm, dass der Vertrag von 1715 nur auf zehn Jahre abgeschlossen worden sei, seine Geltung also schon längst verloren habe; eine allerdings sehr fadenscheinige Ar-

[42] Es sah folgende Kurse vor: Lyon Freitag ab, Sonntag in Genf, Mittwoch in Bern, Freitag in Basel und Mittwoch Ankunft in Frankfurt.

gumentation. Das Direktorium war nicht von seinem postpolitischen Programme abzubringen. Es sah in den von gewissen Seiten gemachten Schwierigkeiten und Widerständen nur eine Äusserung privaten Eigennutzes, „indem hierender (hierunter) das Interesse gewisser Partikularen leydet, welche schon seit langen Jahren vor der vorherig beschwärlichen Einrichtung einen considerablen Profit gezogen, und zu des Publici allseitigen Schaden (sich) merklich bereichert haben". Am Wiener Hofe wurde von diesen Leuten stark gegen die Einrichtung der Frankfurter-Kurse gearbeitet.

Das Schaffhauser Postamt, wie auch andere benachteiligte Postämter, suchte tatsächlich seinen Einfluss in Wien geltend zu machen. Es sah in dem Frankfurter Vertrage den Ruin seines Postamtes. Um seinen Argumenten mehr Nachdruck zu verschaffen, wies es in der Beschwerdeschrift auf die durch die Neuerung sich ergebenden Verminderungen der Zolleinnahmen im Vorderösterreichischen hin (73).

Ausser diesen mehr politischen Widerständen waren es auch noch sachliche Gründe, die das Frankfurter Reichspostamt an der Ratifikation verhinderten. Die finanziellen Bestimmungen des Vertrages waren den Taxis nicht genehm. In der holländischen Portofrage gingen die beidseitigen Ansichten, wie wir noch sehen werden, gänzlich auseinander. Auch der Tarif für den Briefverkehr Frankfurt—Basel fand keine Zustimmung. Statt der vorgesehenen 14 Kreuzer für den einfachen Brief, verlangte das Reichspostamt 18 Kreuzer! Diese sollten aber nicht etwa gegenseitiger Vergütungssatz sein, sondern nur für die Frankfurter gelten. Von einer sogenannten „Reciprocitätsklausel" wollte die Reichspost nichts wissen. Das Basler Postamt sollte 18 Kreuzer entschädigen, während die Reichspost nur 14 Kreuzer geben wollte. Auch konnte sich die Taxissche Verwaltung zu einer Vergütung von 200 Gulden für die Spedition des Postwagens nicht verstehen; die Hälfte, also 100 Gulden fand sie für ausreichend. Heger suchte nach seiner Rückkehr nach

Basel dem Direktorium die Taxisschen Einwendungen verständlich zu machen. Er erhofft von der Einrichtung der Frankfurter-Kurse die Überleitung des gesamten englisch-holländisch-schweizerisch-italienischen Briefverkehrs auf diese neue Linie (74). Seine Ausführungen scheinen beruhigend gewirkt zu haben, denn in der Folge zog das Direktorium fast alle seine Postulate zurück (75). Selbst in der Frankfurter Portofrage gab es seine Vorschläge auf, so dass nun Briefe nach Frankfurt vom dortigen Postamt nur mit 14, 18, 28 Kreuzern entschädigt werden, während umgekehrt das Basler Postamt die Briefe nach Basel mit 18, 24, 28 Kreuzern an Frankfurt zu vergüten hat. Für frankierte Briefe verpflichtet sich das Direktorium die entsprechende Differenz nachzuzahlen. Ein Beispiel möge dies erläutern: Ein Frankfurter schickt nach Basel einen Brief. Der Empfänger muss dafür 18 Kreuzer bezahlen, die das Basler Postamt an die Reichspost vergütet. Umgekehrt zahlt der Frankfurter Empfänger nur 14 Kreuzer, was einer Mehrbelastung der Basler Postinteressenten gleichkommt. Jedoch muss gesagt werden, dass diese Porti trotzdem noch billiger waren, als bei Versendung der Briefe über Schaffhausen.

In der holländischen Portofrage schien eine Einigung überhaupt ausgeschlossen. Das Reichspostamt forderte als Portotaxen 24 für den einfachen, 32 für den doppelten Brief und 48 Kreuzer für die Unze, während sich das Basler Postamt nur auf 26, 28 resp. 44 Kreuzer verstehen wollte. Man könne doch von Basel nicht verlangen, dass es mehr oder gleich viel wie an Schaffhausen zahle, dem man für den doppelten Brief 32 Kreuzer bonifiziert habe! Das Problem wurde noch komplizierter durch die Valutafrage. Die Briefe nach Holland gingen durch das Maseyker Postamt. Die Verrechnungen mit dem dortigen kaiserlichen Postamt vollzogen sich auf der Grundlage des „sol tournois". Wie sollte dieser sol tournois in Reichsgeld bewertet werden? Das Frankfurter Amt bewertete den sol tournois = 2 Kreuzer, die Basler aber = $1^1/_2$ Kreuzer. Das war der eigentliche

Kernpunkt der Streitfrage, denn kostete ein „lettre double" 18 Sols, so waren dies nach Frankfurter 36, nach Basler Auffassung hingegen nur 27 Kreuzer. Am 16. April wollte das Direktorium ultimativ vorgehen, liess sich aber von Heger umstimmen und beauftragte die „Committierten" weiter über den Gegenstand zu beraten (76). Zu gleicher Zeit war zufällig Markus Weiss, Mitglied des Direktoriums, in Frankfurt. Er wurde ersucht, bei den dortigen Postbehörden zu unterhandeln. In der Instruktion wies man auf die eigenartige Bewertungsgrundlage hin, die für das Basler Postamt teurere Porti im Gefolge hätte, als im bisherigen Verkehr mit Schaffhausen. Selbstverständlich sei dies nicht annehmbar, da doch für den kürzeren Weg die Porti niedriger sein sollten. Man wollte sich baslerischerseits dazu verstehen 28 oder höchstens 30 Kreuzer zu bezahlen (77). Die Mission scheiterte völlig. Es vergingen einige Wochen bis die Verhandlungen von neuem aufgenommen wurden. Am 18. Mai erschien wiederum Heger, diesmal mit dem bestimmten Auftrag, endgültig zu traktieren. In der holländischen Portifrage könne er allerdings keine Konzessionen machen. Den Basler Einwürfen suchte er mit der Behauptung zu begegnen, das Schaffhauser Postamt hätte den Sol auch zu zwei Kreuzern bewertet. Dies wollte den Herren Directores nicht einleuchten; den Committierten war es völlig unbegreiflich, wie das Schaffhauser Postamt, das doch sehr interessiert sei, eine solche Bewertungsbasis habe akzeptieren können, da doch Basel für den doppelten Brief nach Holland nur 32 Kreuzer bonifizierte; das Schaffhauser Amt hätte somit vier Kreuzer aus der eigenen Tasche bezahlen müssen! Es sei kaum glaubhaft, dass sie auf solche Weise zu Verlusten gekommen wären, vielmehr sei anzunehmen, sie hätten durch Bewertung in Maseyker oder Lütticher Sols à $1^1/_2$ Kreuzer profitiert. Beharre die Reichspost auf ihrem Vorschlage, so werde das Basler Postamt die holländischen Briefe in Paketen verschicken und dann nach dem Gewichte pro Unze 44 Kreuzer bezahlen (78). Das von Heger vorgelegte Projekt

wurde zurückgewiesen, da es die holländische Portofrage unberücksichtigt liess. Das Direktorium wollte vor der endgültigen Lösung dieses Problems keine vertraglichen Bindungen eingehen. Heger musste unverrichteter Dinge wieder abreisen. Ein schlechter Trost mochte ihm der Dank der Basler Herren sein, die ihm, wenn alles in Ordnung sei, „seine gute Intention" einmal mit „realer Erkanntlichkeit" vergelten wollten!

Während der nächsten zwei Monate geschah nichts Weiteres, bis ein Schreiben der Fischer von Bern eine plötzliche Wendung brachte (79). Herr Fischer von St. Blaise verlangte eine Erklärung, ob und „welcher gestalten" das Berner Postamt nebst dem von Zürich, von dem neuen Etablissement zwischen Basel und Frankfurt profitieren könnten, ansonst sie mit Schaffhausen neuerdingen traktieren müssten. Dieses Schreiben hatte eine ganz unbeabsichtigte Wirkung. Das Direktorium wollte nun nicht rasch genug zu einem Ende kommen. Eine positive Antwort konnte jetzt den Fischern nicht gegeben werden, man bat sie sich vorerst noch etwas zu gedulden. Zugleich beschloss das Direktorium, „umb die Sach mit dem fürstlich Taxisschen Hofe auf eint oder andere Weiss zu beendigen", Postverwalter Schorndorf nach Frankfurt zu schicken, mit dem Auftrage nach dem Hegerschen Projekt einen Vertrag abzuschliessen, in der holländischen Portofrage aber dahin zu wirken, dass die Briefe nach dem Gewicht taxiert würden (80). Schorndorfs Mission war von Erfolg gekrönt, in der Sitzung vom 6. September 1743 brachte Kommissar Heger den durch die Taxis ratifizierten Vertrag (81). Die holländische Portofrage war darin nach Frankfurter Auffassung entschieden, weshalb das Direktorium mit der Unterzeichnung zögerte. Die Basler konnten trotz mehrfacher Versuche mit ihren Abänderungsvorschlägen nicht durchdringen. Neu im Traktat war der Artikel 8, der bestimmte, dass ein „geschwinder Postwagen aufgestellt werde, welcher mit Güter, ‚Beschwärdten', Contanti (Geldsendungen) und Passagiers allwöchentlich zwischen

Frankfurt und Basel" verkehren sollte, im Anschluss an den Lyon—Genf—Basel-Ordinarikurs. Dafür erhielt das Basler Postamt jährlich 100 Gulden (82). Der Abschluss des Vertrages am 15. Juli 1745 war dem Direktorium ein willkommener Anlass, den verdienstvollen Leistungen Hegers zu gedenken. Als Belohnung und um „sich seiner Officien desto mehreres zu versichern", schenkte man ihm 100 Spezies Dukaten (83). Später, bei Verlängerung der Gültigkeit des Vertrages (1753) wurde ihm nochmals eine gleiche Summe gegeben (84). Das verkehrspolitische Verdienst dieses Mannes ist auch nicht hoch genug einzuschätzen. Durch Heger wurde eine der bedeutendsten europäischen Handelsstrassen für das Postwesen nutzbar gemacht[43].

Es ist ausserordentlich überraschend, dass das Direktorium auf die Anfrage der Berner hin, einen raschen Abschluss des Vertrages herbeiführte. Die bisherige, chronologische Darstellung der Tatsachen ist kaum verständlich, wenn man sich nicht die postpolitischen Tendenzen des Direktoriums vergegenwärtigt. Die leider nur allzu sachlichen Protokolle lassen das postpolitische Denken des Direktoriums nicht zur Darstellung kommen. Wie ist aber überhaupt die plötzliche Nachgiebigkeit der Basler Postvertreter erklärlich? Wie kommen die Basler Herren dazu, die Doppeltarifierung der Frankfurter Briefe zu akzeptieren und in der holländischen Portofrage die Taxisschen Forderungen restlos zu genehmigen? Warum dieser plötzliche Übereifer um einen Vertragsabschluss zu erreichen, nachdem die Fischer sich für die Neuerung interessierten? Um Klarheit zu gewinnen, möge man sich an die postpolitischen Grundsätze erinnern; sie können diese scheinbar unerklärlichen Tatsachen verständlich machen. Möglichst niedere Tarifsätze für den einheimischen Postinteressenten war eines der fundamentalsten postpolitischen Prinzipien des Direktoriums! Darum der hart-

[43] Im Anschlusse an die Frankfurter-Route wurde 1747 ein Kurs Nürnberg—Durlach eingerichtet und dadurch der Anschluss nach Sachsen, Preussen via Nürnberg gewonnen.

näckige Widerstand gegen die Frankfurter Bestrebungen! Keine zu hohe Portobelastung, selbst wenn die Neuerung noch billiger zu stehen kommt, als über Schaffhausen. Heger musste des öftern nach Basel kommen, bis es den Herren beliebte, seine Vorschläge anzunehmen und es war nicht einmal sein Verdienst, dass das Direktorium nachgab, sondern das der Fischer von Bern! Sie sind die unmittelbare Ursache der Umstellung des Direktoriums gewesen. Ihre Anfrage bedeutete nämlich nichts anderes als eine eventuelle Steigerung des Posttransitverkehrs! Es war ein weiterer postpolitischer Grundsatz des Direktoriums, aus dem Transitverkehr möglichst hohe Gewinne zu erzielen! Basel konnte durch den Anschluss Berns und Zürichs das eigentliche Transitbureau für den deutsch-schweizerischen Postverkehr werden, soweit dieser Verkehr über Frankfurt ging! Aber ausserdem konnte seine Stellung noch weit über die lokalschweizerische Bedeutung hinauswachsen! Die Linie Frankfurt—Lyon ging nun direkt über Basel! Die Aussichten für den Basler Posttransitverkehr wurden dadurch noch grösser. Die Tarifzwistigkeiten mit dem Frankfurter Postamt bekamen einen wesentlich anderen Charakter. Konzessionen an die Taxis, die Annahme ihrer Vorschläge musste das finanzielle Interesse der Reichspost an der neuen Postlinie stärken. Der bisherige Verkehr Frankfurt—Lyon ging in der Hauptsache über Strassburg, durchs Elsass—Burgund! Führten nun die Taxis eigene Kurse durchs badische Land und waren sie daran durch die Portoverträge besonders finanziell interessiert, so brachte dies den ganzen Frankfurt—Lyoner Postverkehr über Basel und Bern! Die finanziellen Konzessionen konnten durch den gesteigerten Verkehr und eine rücksichtslose Portopolitik gegenüber Bern mehrfach wieder ausgeglichen werden! Rücksichtlos in dem Sinne, als man auf die Berner Vorschläge nicht eintrat; allzu aggressiv durfte man nicht vorgehen. Die „Preis"politik des Basler Postamts hatte eine „natürliche" Grenze in den Tarifsätzen der Konkurrenz, nämlich Schaffhausens! Die Anfrage der Ber-

ner, das Interesse, das diese für die neue Route bekundeten, erweckten in Basel wahrscheinlich die Einsicht, dass die Frankfurter-Linie nicht nur lokal baselstädtische Bedeutung hatte, sondern europäische Geltung erhalten konnte! Sie sollten sich auch nicht getäuscht haben, stiegen doch die Gewinne, wie wir schon gezeigt haben, von 2200 auf über 5000 Gulden und sogar die Berner Postkutsche rentierte wieder! Man wollte selbst neue Kurse einrichten, wie aus den Verhandlungen mit dem Berner Postamt hervorgeht. Die Fischer waren von der Notwendigkeit, im Anschluss an die Frankfurter Post einen neuen Kurs Bern—Lausanne und Bern–Basel einrichten zu müssen, überzeugt. Auf der im September tagenden Konferenz zwischen Bern und Basel wurde in erster Linie die Frage der Kursführungen besprochen. Die Fischer wünschten einen Fussbotenkurs, denn gelinge das Frankfurter Projekt, nämlich die Ablenkung der englischen und holländischen Briefe von Frankreich und deren Transport durch die Reichspost, so sei diese neue Kursführung notwendig. Es wäre deshalb wünschenswert, wenn das Basler Postamt die Berner Reichsbriefe, gleich wie es das Schaffhauser Amt gestattet habe, in Paketen durchlasse, und zwar zum Preise von $1^1/_2$ Sols die Unze. Von letzterem wollten aber die Basler Postvertreter gar nichts wissen, sie wünschten für die Unze Briefe 3 Sols zu erhalten. Sie waren sich ihrer postpolitischen Vorteile wohl bewusst; der Kaufmann wollte seine Briefe über Basel versandt wissen, schon weil die Route kürzer war und die Spedition der Briefe entsprechend schneller vor sich gehen konnte. Die scheinbar höheren Porti Bern—Basel wurden ausgeglichen durch die verbilligten Taxen Frankfurt—Basel. Trotz mehrerer Konferenzen und trotz der Unterstützung der Berner durch die Reichspost liessen sich die Basler nicht von ihren Forderungen abbringen. Das Berner Postamt musste sich mit der Tatsache abfinden, drei Sols pro Unze zu zahlen, wenn es seine Reichsbriefe über Basel senden wollte.

In der ersten Zeit der neuen Kursführungen auf der Frankfurter-Route zeigten sich verschiedene Unregelmäs-

sigkeiten. Heger, der im November 1743 wieder nach Basel kam, glaubte die Ursache der häufigen Verspätungen in den Nebenkursen gefunden zu haben. Diese verkehrten sehr unregelmässig, so dass die Frankfurter Anschlusskurse sich naturgemäss auch verspäteten. Er versprach für „Remedur" zu sorgen, jedoch beklagte er sich auch über die zu grossen Ladungen des Postwagens, der häufig bei vier Pferden 30—40 Zentner Waren mit sich führe. Eine Maximalladung von 15 Zentnern sei überaus genügend, wobei ein Ballot nicht mehr als einen Zentner haben sollte, in Messzeiten ausnahmsweise $1^1/_2$ Zentner. Als Gebühren schlägt er vor, von jeder Person für die durchfahrene Meile 20 Kreuzer und pro Zentner Ware 10 Kreuzer zu erheben. Hegers Vorschläge fanden beim Direktorium ungeteilte Zustimmung. Kaum aber war ein Jahr vergangen, so hatte das Direktorium wiederum Anlass, sich über den Postwagen zu beklagen. Diesmal wegen der vertraglich festgesetzten, aber zu geringen Vergütung für den „Ritt" nach der kalten Herberge. Die hohen Kosten, die damit verbunden seien, stünden in keinem Verhältnis zu den vertraglich festgesetzten Entschädigung. Heger schien für die Basler Extravaganzen nicht viel übrig gehabt zu haben. Er traf das richtige, wenn er erklärte: „die Hauptabsicht des löbl. Direktory bei Übernemmung deren Ritt (nach der kalten Herberge) wäre nur umb die vermeintliche Schützung ihres Regalis." Dabei ist wohl der Hauptakzent auf das Wörtchen „vermeintliche" zu legen. Dieses Regale habe man aber im zweiten Artikel ausdrücklich geschützt (85). Man solle doch ihm die Besorgung der Strecke überlassen. Davon wollte das Direktorium durchaus nichts wissen, „Man sey allhier jederzeit gewohnt gewesen, die Postritt auf eine gewisse Distanz selber zu exerzieren" und würde es dabei lieber bewenden lassen. Schliesslich war Heger doch bereit, 300 Gulden jährlich zu bezahlen (86). Ein Anhang zum Vertrage sanktionierte diese Neuregelung. Ausserdem wurde noch ausdrücklich festgelegt, dass der taxisch-durlachische Vertrag in keiner Weise für Basel bindend

sei. Bekanntlich musste die Reichspost, wenn sie neue Kurse einrichten wollte, die durch Territorien eines Landesfürsten gingen, deren Erlaubnis haben, die sie gewöhnlich gegen die Zusicherung des portofreien Transports der fürstlichen Briefe erhielten. So existierte auch für die Frankfurter Linie ein Vertrag der Taxis mit dem Durlachischen Hause (87). Das Basler Postamt wollte aber von einer solchen Portofreiheit nichts wissen, es befürchtete eine zu starke Ausdehnung dieser „Praktiken", „wodurch dann das Baselische Regale so viel als zernichtet ..... würde" (88). Die Reichspost musste dem Basler Postamt die Einziehung dieser Porti gestatten und es in das freie Ermessen derselben stellen, entsprechende Änderungen vorzunehmen (89). Dies fand dann seine vertragliche Regelung in dem eben erwähnten Anhang. Als man jedoch dem markgräflichen Vertreter, Rat Herbster, ein Briefkonto überreichte, hatte dies einen Protest der Durlachischen Regierung zur Folge (90). Am 12. August forderte „derer Herren dienstwilliger Bundtsgenoss" Karl August, Markgraf von Baden, in einem Schreiben an den Stand Basel die Portofreiheit für die amtlichen Briefe der markgräflichen Regierung, wie es der Vertrag mit den Taxis vorsehe. Das Direktorium liess hierauf durch Vermittlung des Rats der markgräflichen Regierung „verdeuten", dass es bereit wäre, Portofreiheit zu gewähren, aber nicht als Folge des Vertrags — denn dieser könne nur für die Reichspost gelten —, sondern aus „purer" Gefälligkeit (91). Die durlachische Regierung gab sich hierauf mit der „puren" Gefälligkeit der Basler zufrieden (92).

5. Die Geschichte der letzten Jahrzehnte.
(ca. 1770—1798)

Die Nutzbarmachung der rechtsrheinischen Route für den Reichspostverkehr hatte, wie wir gesehen haben, die Bedeutung des Schaffhauser Postamtes stark vermindert. Ein Grossteil des schweizerisch-deutschen Briefverkehrs war ihm verlorengegangen und durch Basel

übernommen worden. Der Reichspostverkehr Berns vermittelte nun nicht mehr Schaffhausen, sondern das Basler Postamt, ebenso gingen viele nach Frankfurt und darüber hinaus bestimmte Postsachen aus Zürich über Basel. Die rechtsrheinischen Postkurse gewannen immer mehr an Bedeutung, um so mehr als der Frankfurter Handelsplatz internationale Geltung hatte. Selbstverständlich benützte das Basler Postamt die Schaffhauser-Kurse auch nicht mehr für seinen Reichspostverkehr. Nur noch die nach Österreich und Bayern bestimmten Postsachen wurden nach Schaffhausen gesandt. Das Schaffhauser Postbureau, dessen Bedeutung gerade durch den grossen Transitverkehr bedingt war, verlor immer mehr seine internationale Stellung. Die ständige Zunahme des Postverkehrs und der dadurch bedingte Ausbau des Postverkehrsnetzes kam ihm nicht wie andern Ländern zugute; im Gegenteil, das Grenzbureau Schaffhausen musste es über sich ergehen lassen, dass man Postkurse auf Nebenstrassen einrichtet, die nun dank dem gesteigerten Briefverkehr rentabel wurden. Rentabilität war die Voraussetzung für die Durchführung neuer Kurse und in diesem Falle waren sie besonders ertragsreich, als man durch Umgehung Schaffhausens diesem Postamte keine Porti entschädigen musste. Schon 1743 hatte der Freiburger Postmeister Kreyser dem Direktorium den Vorschlag gemacht, die Wiener Briefe über Freiburg zu versenden, da er einen täglichen Kurs nach Wien eingerichtet habe (1). Weit gefährlicher war jedoch ein Anschlag der österreichischen Landespost im Jahre 1773[44]. Schon acht Jahre früher befürchtete das Schaffhauser Postamt die Einrichtung eines direkten Kurses Innsbruck—Basel, unter Umgehung Schaffhausens, durch die Österreicher (2). Eine wirkliche Bedeutung erhielt das Projekt erst, als die österreichische Verwaltung tatsächlich positive Vorschläge für eine neue Kursführung einreichte. Im Juni 1773 er-

[44] Die österreichische Landespost ist die Post der österreichischen Erblande, eine sog. Territorialpost, die völlig unabhängig von der Reichspost war. Vergleiche S. 37 f.

schien im Auftrage der k. k. „Oberhofpostkommission", ein Herr Neumann, der dem Direktorium das Projekt einer direkten Postverbindung Wien—Basel vorlegte. Der Plan des österreichischen Postamtes ging dahin, den Postämtern Rheinfelden und Stockach die Bedeutung Schaffhausens zu übertragen.

In Basler Kreisen erkannte man gleich die Vor- und Nachteile des österreichischen Vorschlages. Die Verwirklichung der postpolitischen Ideen der österreichischen Verwaltung machte Basel gänzlich unabhängig von Schaffhausen. Den beiden sich gegenseitig konkurrierenden Postämtern Schaffhausen und österreichische Landespost konnte dann das Direktorium mehr oder weniger seine Bedingungen diktieren! Von einer Kontrolle der baslerischen nach Österreich bestimmten Post durch Schaffhausen war nicht mehr die Rede. Auch garantierte die neue Route eine „merkliche Accelleration", unter Verbilligung der Portosätze! Bis jetzt kostete ein Wiener Brief 14 Kreuzer, nach der Neuerung nur noch $9^3/_4$ Kreuzer. Nicht zu vergessen war, dass der vom Basler Postamt versehene Laufenburger Botenkurs überflüssig wurde und dadurch eine erhebliche Summe, 8—900 Gulden, jährlich erspart werden konnte. Allerdings war diese Kostenersparnis etwas zweifelhaft, wenn man den dadurch bedingten Wegfall der Portieinnahmen aus den Waldstätten, Säckingen, Laufenburg, Waldshut, Rheinfelden mitberücksichtigte. Der Postverkehr in diesen Gebieten wurde selbstverständlich durch den Basler-Laufenburger Boten vermittelt. Führten die Österreicher ihre Kurse durch, dann fielen die Portieinnahmen aus diesen Gebieten weg. Waren diese Einnahmen grösser als die Unkosten für den Laufenburger „Ritt", so hatte das Basler Postamt einen Schaden. Ein weiterer Nachteil, der je nachdem einen gehörigen Strich durch die Rechnung des Direktoriums machen konnte, war die Gegnerschaft der Reichspost. Die Neuerung konnte nur für die österreichische Post gelten, die nach dem oberen Reich bestimmten Briefe mussten trotzdem über Schaffhausen. Durch eine geschickte Tarifpolitik der Reichspost,

die naturgemäss auf eine Erhöhung der Portosätze herauskommen würde, könnten die Vorteile illusorisch gemacht werden. Die durch die Ablenkung sich ergebenden Verluste des Schaffhauser Postamtes würden durch Tariferhöhungen für die andern Briefe wettgemacht. Mit Recht bemerkte deshalb die zum Studium des Projektes eingesetzte Kommission, dass „—neben denen Gründen — auch politische obwalten" (3). Postverwalter Schorndorf führte eine genaue Berechnung der finanziellen Folgen der Neuerung durch. Er schätzte den Überschuss, bei einem durchschnittlichen Brieftransport, pro Ordinari auf 234 Gulden. Bisher mussten für Briefe teils 10, teils 12 Kreuzer vergütet werden, wogegen das österreichische Postamt sich verpflichtete, sie für vier Kreuzer zu transportieren. Der Vorteil wurde allerdings vermindert durch die österreichische Tarifpolitik, die wohl den einfachen Brief sehr niedrig taxierte aber das vierfache des einfachen Portos für die Unze, das doppelte für den einfachen Brief verlangte, während sich das Schaffhauser Amt mit $^4/_3$ für den doppelten Brief und den doppelten Satz für die Unze begnügte[45]. Für Schorndorf war die Portofrage weniger von Belang. wichtiger erschienen ihm die Vorteile der „Accelleration" (4).

Schaffhausen suchte um jeden Preis die Neuerung zu hintertreiben. Zweimal gelangten seine Postvertreter an das Direktorium mit dem Gesuch um eine Konferenz, aber jedesmal wich dieses aus. Eine solche wäre damals verfrüht gewesen, denn in den Kreisen des Direktoriums herrschte noch die grösste Uneinigkeit. Die Herren Direktoren vertraten die verschiedensten Ansichten. Im Prinzip war man sich klar, dass das österreichische Projekt Vorteile bieten konnte, aber man tappte völlig im Dunkeln über die Haltung und die Massnahmen der Reichs-

[45] Bezeichnend für den damaligen Betrieb auf dem Postamt, ist eine Entdeckung Schorndorfs, die er anlässlich seiner Untersuchung gemacht hatte. Es ist ihm gänzlich unbekannt, „warum und seit wieviel Zeit Uns die Wiener Briefe zu 14 Kreuzer zutaxiert werden, da doch nach dem Traktat, den Wir mit Schaffhausen haben, solche Briefe, sie mögen über Innsbruck oder über Augsburg laufen, Uns nicht höher als 8 Kreuzer sollten zu stehen kommen, welches vielleicht eine genaue Untersuchung verdiente."

post. Eine Warnung derselben kam im Oktober, sie enthielt nur die allgemeine Bemerkung, nichts gegen Schaffhausen zu unternehmen (5). Wirtschaftlich gesehen war das Problem eigentlich nur eine Rentabilitätsfrage. Nicht so einfach war die postpolitische Sachlage, denn hinter dem Schaffhauser Postamt stand eine ungleich grössere Macht, die Reichspost,über deren Absichten so gut wie nichts bekannt war. Das ganze Verhalten des Direktoriums war deshalb zögernd. Der am 20. Oktober vom österreichischen Postamte eingesandte Entwurf wurde einer Kritik unterzogen und dabei im wesentlichen die Kurszeiten und die nach Ansicht des Direktoriums zu unproportionierten Tarifsätze angegriffen. Zugleich warnte man die österreichische Post, nicht allzu rasch vorzugehen, da man Rücksicht auf die Reichspost zu nehmen habe. Die Taxis und die Schaffhauser Postvertreter suchte man dagegen in allgemeinen, nichtssagenden Ausdrücken zu beruhigen. Möglichst schonend wurden sie auf „Eventualitäten" vorbereitet: Die vorderösterreichischen Lande seien sehr nahe, man könne fast nicht anders — bleibe aber trotzdem — usw. (6).

Ende 1773 kam der Schaffhauser Postverwalter nach Basel. Er war gerne bereit für Verbesserungen einzutreten. Mit einer Reduktion der Porti war er jetzt schon einverstanden, ebenso könnten die Kurse schneller durchgeführt werden. Er proponierte einen Kurs über Augsburg und einen über Innsbruck und deutete damit eine Verständigungsmöglichkeit mit dem österreichischen Postamt an. Seine Schlussbemerkung, Basel solle nicht vergessen, dass es mehr Reichs- als österreichische Briefe gebe, enthielt wohl eine versteckte Drohung (7). Jedoch innerhalb des Direktoriums scheint das österreichische Projekt immer mehr Anhänger gefunden zu haben. Die zur Untersuchung der damit zusammenhängenden Fragen bestimmten „Committierten" nahmen ganz unzweideutig Stellung für die österreichischen Pläne. Es wurde festgestellt, dass das k. k.Postamt den Baslern in jeder Beziehung entgegenkomme. Es verspreche die Lieferung von Antwort und

Rückantwort der Briefe nach Wien in 16 Tagen und verpflichte sich, die Waldstätter Post gratis zu spedieren, wobei jeder Teil die entsprechenden Porti für sich behalten könne. Dem Zürcher Boten werde der Durchpass durch die Waldstätte erlaubt, auch soll der Reichspostvertrag durch die Neuerung nicht angegriffen werden. Die Committierten empfahlen den Abschluss, nur sei zu hoffen, dass man in der Portifrage noch bessere Bedingungen erhalte. Dem Fürsten von Taxis müsse die Sache schonend beigebracht werden, indem „man sich von Seiten Österreichs gezwungen sehe, auf ihre Vorschläge einzutretten welches man aus Deferenz" dem Fürsten mitteile! Dem Schaffhauser Postamt könne sogar „verdeutet werden, dass man von Seiten der Kommission zu Innsbruck nähere Erklärung mit bedenklichen Ausdrücken erhalten habe, welche uns nicht zulassen mit ihnen gemeinsame Sache zu machen" (8). Das Direktorium schrieb auch in ähnlichem Sinne an diese beiden Ämter (9). Es war entschlossen, mit der österreichischen Verwaltung einen Vertrag abzuschliessen.

Jedoch als im Frühjahr das österreichische Postamt einen zur Unterzeichnung fertigen Vertrag einsandte, hatte die Stimmung der Basler Herren bereits wieder gewechselt. Man stellte sich überrascht und zögerte. In seiner Unentschlossenheit wandte sich das Direktorium an den Rat; dieser glaubte an eine Einigungsmöglichkeit. Der Dreizehnerrat schlug eine nochmalige reifliche Überlegung vor, da der Vertrag Punkte von einiger „Bedenklichkeit" enthalte. Die ursprüngliche Bestimmtheit war gewichen, man ergriff gerne die Gelegenheit einer Nachprüfung, um Zeit zu gewinnen und eine endgültige Beschlussfassung hinauszuschieben (10). Den Innsbruckern schien die Geduld noch nicht auszugehen, denn sie sandten ein neues Projekt ein. Die Unschlüssigkeit des Direktoriums wurde aber dadurch nur vermehrt. Diesmal schob es die Entscheidung mit der Ausrede hinaus, man müsse noch mit andern mitinteressierten Postämtern unterhandeln, was scheinbar bis jetzt noch nicht notwendig gewesen war. Zur Freude der Basler

lebte man gerade im Sommer und die „mitinteressierten" Standesvertreter waren in den Ferien, so dass in Musse weiter gewartet werden konnte (11). Die Innsbrucker drängten aber jetzt auf einen endgültigen Entscheid; man habe sie nun lange genug hingehalten. Als man immer noch zögerte, verschafften die Österreicher ihren Vorschlägen mehr Geltung, indem sie kurzerhand den Durchpass durch die vorderösterreichischen Lande, sowohl für die Schaffhauser, als auch für die Zürcher Boten sperrten. Die österreichische Postverwaltung richtete in diesen Gebieten eigene Kurse ein und teilte den Baslern den Tarif mit, zu welchem sie den Transport der Briefe übernehmen wollten. Ferner bestimmten sie, dass sie in Stockach keine geschlossenen Postpakete von Schaffhausen mehr annehmen werden, um den ganzen Verkehr kontrollieren zu können. Eintreffende Pakete werde man aufbrechen und die sich darin findenden Reichsbriefe dieser selbst übergeben.

Die drohende Gefahr eines durch die ultimativen Bedingungen möglich gewordenen Postkrieges wurde durch die Übergabe der österreichischen Landespost an die Taxis im Jahre 1775 vermieden. Diese setzten zwar die Politik des österreichischen Postamtes fort, jedoch auf eine etwas andere Art. Die Fricktaler Sperre umging das Direktorium, indem es die Fischer um die Erlaubnis des Durchpasses durch bernisches Gebiet bat; denn die Kurse sollten provisorisch auf schweizerichem Boden durch die Landschaft über Aarau geleitet werden. Die Berner gestatteten den Durchpass, erzwangen aber nach einigen Wochen einen Vertragsabschluss, der nun die Aarauer-Kurse zu einer ständigen Institution werden liess.

Der Vertrag vom 24. März 1778, der auch das Zürcher Postwesen regelte, bestimmte die künftige Führung von zwei Ordinaris nach Schaffhausen über Lenzburg—Brugg. Schaffhausen trat nicht sofort dem Vertrage bei. Es unterhandelte erst mit den Taxis, wobei Stokar selbst in Regensburg war. Die Reichspost wollte auch ferner die „Passage" gestatten, verlangte aber die Hälfte der Porti als Entschädigung, die andere Hälfte sollte Basel

und Schaffhausen zu gleichen Teilen bekommen (12). Das Direktorium lehnte die Offerte ab, worauf auch das Schaffhauser Amt den Berner Vertrag unterzeichnete.

Diese radikale Lösung behagte der Reichspost keineswegs. In der Direktorialsitzung vom 13. Mai 1778, eröffnete der Präsident, dass Herr Burck, Commissarius in „Reichspostgeneralat-Sachen" hier sei und einen viermaligen Kurs durch die Waldstätte vorschlage, jedoch verlange er die Aufhebung des Berner Vertrages. Der Reichspostvertreter reiste auch in dieser Angelegenheit nach Bern. Trotzdem er nicht erfolgreich war, richtete die Reichspost im vorderösterreichischen Gebiete vier wöchentliche Kurse ein, „vermittelst deren die österreichischen und Reichsbriefe von Rheinfelden nach Basel geliefert und die Pakete von hier (Basel) aus mit Briefen in die österreichischen Lande und in das Reich über Waldshut dirigiert werden können". Das Basler Postamt liess sich aber darauf nicht ein, da es mit Schaffhausen vertraglich gebunden war (13). Das kaiserliche Postamt schaffte darauf zwei Kurse wieder ab, mit den übrigen wurden österreichische Briefe nach Basel geliefert (14).

Wenn man sich diese Verhandlungen vergegenwärtigt, so muss man sich doch eigentlich fragen, warum sich das Direktorium in den Verhandlungen der österreichischen Landespost so unentschlossen gezeigt hat. War es die Furcht vor Taxisschen Repressalien oder mögen es materielle, sachliche Faktoren gewesen sein, die eine Einigung verhinderten? Das Verhalten des Direktoriums ist schwer verständlich, vielleicht haben auch gewisse Gefühlsmomente mitgewirkt. Ungefähr ein Vierteljahrhundert später hat ein Mitglied des Direktoriums in einem Memorial eine Erklärung gegeben. Er sah die Ursache des Scheiterns der Verhandlungen mit dem österreichischen Postamt in der Forderung der Österreicher auf Visitation des italienischen Briefsackes, „— unser italienischer Briefsack, der immer für eines der einträglichsten Etablissements angesehen worden" (15).

Klarer sind die Verhältnisse nach der Übernahme der

österreichischen Landespost durch die Taxissche Reichspost. Die Kurse im Vorderösterreichischen wurden ohne weiteres durchgeführt, und es dem freien Ermessen der Basler überlassen diese zu benützen. Die Politik des Reichspostamtes war bestimmt, vielleicht etwas rigoros: auf längere Verhandlungen liess man sich nicht ein, sondern stellte nur Forderungen. Die Taxis begnügten sich keineswegs mit diesen Neueinrichtungen. Als ausgesprochene private Unternehmer suchten sie auch aus den Zürich—Basler-Kursen, die durchs Fricktal gingen, einigen Nutzen zu erzielen. Ihr Vorschlag ging dahin, die Spedition durch österreichische resp. Taxissche Boten gegen eine Entschädigung von zwei Kreuzern pro einfachen Brief ausführen zu lassen. Der seit einiger Zeit zwischen Basel und Zürich kursierenden Kutsche wurde der Durchpass durch das Fricktal erlaubt (16).

Wie wir bereits gesehen haben, liess sich das Direktorium gar nicht auf diese Vorschläge ein. Sie hatten sich an die Fischer von Bern gewandt, um von diesen Vorschläge wegen der Überleitung der Kurse durch die Schweiz entgegenzunehmen. Die im Januar 1776 vom Basler Postverwalter und dem Sekretär des Direktoriums in Bern geführten Unterhandlungen blieben nicht ohne Erfolg. Zwar suchten die Berner die postpolitische Verlegenheit der Basler gehörig auszunützen, indem sie für den Brieftransport pro Brief zwei Kreuzer verlangten (17). Die dann vereinbarte provisorische Regelung sah jedoch die vorläufige Versendung der italienischen Briefe „per Expressum" über Aarau durch den gewöhnlichen Berner Boten vor, gegen eine Vergütung von drei Batzen pro Unze (18).

Darauf verhandelte das Direktorium mit Schaffhausen und Zürich. In der Limmatstadt war man von den Basler Absichten keineswegs begeistert. Das Zürcher Direktorium ging ziemlich seine eigenen Wege und verhandelte mit Postmeister Kilian in Waldshut. Einzig das Schaffhauser und Basler Postamt arbeiteten einigermassen zusammen. Mehrmals wurden gegenseitig Projekte ausgetauscht. Die Verhandlungen zogen sich bis in den Herbst

des folgenden Jahres hin. Als alle Verständigungsversuche mit der Reichspost nichts fruchteten, trachtete das Basler Direktorium darnach, aus der vorläufig provisorischen Schweizerkursregelung eine ständige Institution werden zu lassen. Man wünschte mit Bern einen festen Vertrag abzuschliessen, und so kam es im März 1778 zu einer Konferenz der drei Postämter Basel, Bern und Schaffhausen in Brugg. Allerdings brachte sie keine Lösung, im Gegenteil, in Brugg scheint es nicht allzu freundschaftlich hergegangen zu sein. Die Verhandlungen wurden „unvermutet" aufgehoben. Ein Fischer soll sogar das Basler Projekt zerrissen haben (19). Trotzdem versuchte das Direktorium zu einer Verständigung zu kommen; am 24. März 1778 kam es endlich zu einem Vertragsabschlusse (20).

Das Wesentliche an diesem Abkommen war die Aufhebung aller bisher durchs Fricktal gehenden Kurse. An Stelle der zwei Schaffhauser und Zürcher Boten sollten zwei neue Schweizerkurse den Dienst versehen und Dienstags und Freitags von Basel ab und über Brugg—Lenzburg nach Schaffhausen resp. Zürich gehen. Es stand den Baslern frei, ihre italienisch-zürcherischen und Bündner-Briefe sowohl mit den alten als mit den neuen Kursen zu versenden. Die Entschädigungsfrage wurde nach dem Langenthaler Kontrakt gelöst. Da der Vertrag den Baslern die Durchführung des Kurses von Basel bis Zürich erlaubte, und den Bernern ein Kontrollrecht in den Berner Gebieten zugestand, so ist es verständlich, wenn die Fischer in Lenzburg eine Kontrollstation einrichteten. Hier hatten die Boten alle nach Zürich resp. Basel gehenden Briefe abzulegen, vorzuweisen und auszuwechseln, denn bis hierher sollte der Zürcher Bote entgegenkommen. Neben diesen beiden Kursen war es dem Basler Postamt auch gestattet, den Alternativritt, wenn es ihn zu besorgen hatte, über Lenzburg zu führen, gegen eine Vergütung von $^1/_5$ der Porti an Bern. Bei einer Strafe von 6 neuen Louisd'ors durfte der Bote keine Postgegenstände im Kanton Bern annehmen oder abgeben. Zur Kontrolle musste er seine Fak-

tura in Lenzburg vorweisen und seine unterwegs empfangenen Sachen in einem Büchlein einschreiben und dasselbe dem Kommissar in Lenzburg übergeben (21). Der neue Vertrag hatte grosse Vorteile, vor allem brachte er eine Konzentration der Kursführungen; eine geringe Zahl von Boten spedierte nun die ganze nach Zürich, Schaffhausen und Bern bestimmte Post. Dadurch wurden die Kosten des Posttransportes erheblich vermindert. Statt der vier durchs Fricktal gehenden Boten kursierten zwei neue, die durch die Landschaft nach Lenzburg gingen. Daneben blieben aber die beiden alten Ordinarikurse nach Balsthal bestehen.

Die Politik des Basler Direktoriums kann unter den bestehenden Umständen nur als vernünftig bezeichnet werden. Solange der Fricktaler Durchpass ohne finanzielle Entschädigung erlaubt wurde, war es zweifellos vorteilhafter diese Route zu benutzen, um so mehr als der Basler Post noch erhebliche Portieinnahmen aus den Waldstätten zuflossen. Ausserdem war die Postverbindung durch die österreichischen Lande viel kürzer. Aber von dem Momente an, da das Reichspostamt aus dieser Route eine Ertragsquelle zu machen suchte, änderten sich die Verhältnisse. Wohl machten die neuen österreichischen Postverbindungen die Basler-Kurse überflüssig, aber gleichzeitig gingen die Portieinnahmen aus diesen Gebieten den Baslern auch verloren. Ausserdem stellte das Reichspostamt in finanzieller Hinsicht Forderungen auf, die es rentabler machten, sich mit den Fischern zu verständigen. Grundlage für die Portoentschädigungen war der Langenthaler Vertrag und dieser verlangte für den einfachen Brief nach Zürich drei Kreuzer; unter die drei Postämter verteilt macht dies ein Kreuzer; die Reichspost verlangte aber zwei Kreuzer pro einfachen Brief! Das Basler Postamt hat darum sehr für die Durchführung der Schweizer-Kurse gewirkt, alle nach Italien und in die Schweiz bestimmten Briefe wurden mittels dieser Kurse spediert. Damit soll aber nicht gesagt werden, dass die kaiserlichen Kurse unrentabel geworden seien, im Gegenteil, die Basler benützten

nämlich diese Kurse zum Teil für den Reichspostverkehr, für den andere Portosätze galten. Dazu brauchte es allerdings keine vier Kurse, weshalb auch die Reichspostverwaltung zwei wieder abschaffte.

Durch die vertraglichen Bindungen zwischen Basel, Bern und Schaffhausen schienen die Verhältnisse im schweizerischen Postwesen geregelt zu sein. Dem war aber nicht so; ein wichtiger Interessent — das Zürcher Postamt — hatte sich bisher kaum für diese Neuregelungen interessiert. Ein Einbeziehen der Zürcher in den gemeinsamen Vertrag scheiterte an deren Widerstande; sie erachteten nach wie vor den Durchpass durch das Fricktal als die beste Route für den Postverkehr. Das Zürcher Postamt hatte auf eigene Faust mit der Reichspost verhandelt, und zwar nicht wie die andern schweizerischen Interessenten mit der Leitung, sondern mit dem Postverwalter Kilian in Waldshut! Der Erfolg dieser geschickten Postpolitik blieb nicht aus, die beiden Kontrahenten schlossen einen Vertrag ab, der während 18 Jahren Geltung haben sollte. Dem Waldshuter Postvertreter gelang es sogar, die Ratifikation durch die Innsbrucker Verwaltung auszuwirken. Trotzdem verstand sich das Zürcher Amt dazu, ohne dem Berner Abkommen beizutreten, wenigstens einmal wöchentlich von Zürich aus die italienischen Briefe in Lenzburg abzuholen (22). Die Zürcher fügten sich solange in den Schweizerischen Transit, als der Alternativbotenkurs (seit 1766 eine Kutsche) vom Basler Postamt versehen wurde. Der eine der zwei neuen Kurse ging nun am Dienstag bis Zürich, der Freitagkurs lieferte aber seinen Postsack in Lenzburg ab, wo er von einem Zürcher Boten abgeholt wurde. Nur in letzterem Falle wurde das Porto zu drei gleichen Teilen unter die Postämter verteilt, da auch Zürich an der Spedition beteiligt war (23).

Solange der Zürcher „Ritt" vom Basler Postamte geführt wurde, war die Situation geklärt, aber sobald die Leitung wieder an Zürich kam, mussten sich notwendigerweise Schwierigkeiten zwischen den beiden durch verschiedene Verträge gebundenen Postämtern Basel und Zürich

ergeben. Am 9. März 1784 meldete der Präsident des Zürcher Direktoriums Nüscheler, dass die Reihe der Kursführung an ihnen sei, und ihr Bote „aus bekannten kaufmännischen Gründen" durchs Fricktal gehen werde (24). Die Basler Herren wären allerdings mehr erfreut gewesen, wenn das Zürcher Postamt ihre bisherige Kurseinrichtung auch weiterhin beibehalten hätte. Sie sahen sich aber darin getäuscht und erwiderten in ziemlich arroganter Weise, „man könne keine weiteren Verfügungen treffen" (25). Man wollte dem Zürcher Boten nur die Zürcher Briefe überlassen, die italienische Post aber wie bisher nach Lenzburg senden. Dagegen beriefen sich die Zürcher auf den Vertrag von 1724, nach welchem der Bote auch die italienischen Briefe spedieren dürfe. Schliesslich waren sie bereit nachzugeben, wünschten aber die Lieferung der Postsachen bis Baden. Der Basler Bote sollte sie in einem Wirtshaus ablegen, damit der Zürcher Bote die Sachen auf der Rückreise mitnehmen könne (26). Auch diese Anregung fand in Basel keine Gnade. Man könne doch einen Briefsack nicht in einem Wirtshaus ablegen! Nun war es wieder an den Zürchern, einwenig zu trotzen, sie überliessen es dem Direktorium, die Post über Lenzburg zu spedieren, weigerten sich aber in Zukunft, einen Boten entgegenzuschicken. So musste nun das Basler Postamt beide Kurse bis nach Zürich führen (27).

Sonach hätte der Zürcher Bote nur noch die Aufgabe gehabt, die Spedition der Zürcher Briefe zu besorgen. Aber selbst diese Funktion wurde ihm zum Teil streitig gemacht. Das Basler Postamt fühlte sich in keiner Weise gebunden; der Vertrag von 1724 sei durch die Sperrung der Fricktaler-Route fällig geworden, es dürfe deshalb seine Zürcher Briefe nach Belieben auch dem italienischen Postsack mitgeben (28). Die Folge war eine Protestation der Zürcher; man drohte mit der Annahmeverweigerung solcher Briefe. Die Antwort liess nicht lange auf sich warten. Wenn die Zürcher mit ihrer Drohung ernst machten, würden die Basler „andere mesures" ergreifen (29). Das Verhalten des Basler

Direktoriums war ausserordentlich agressiv. Die Auffassung, der Vertrag von 1724 gelte nicht mehr, weil es den Basler Herren nicht beliebte die Zürcher Vorschläge anzunehmen, ist kaum sachlich aufrechtzuerhalten. Aber die Macht des Direktoriums, d. h. seine verkehrspolitische Stellung war viel stärker als die der Zürcher. Den „andern Massregeln" mit denen sie den Zürchern drohten, liegt wahrscheinlich ganz unmissverständlich der Gedanke zugrunde, dass es nach den bisherigen guten Einigungen mit den Fischern, ein leichtes wäre, auch den italienischen Postverkehr über Bern zu leiten. Zürich musste sich deshalb zufrieden geben. Seitdem das Basler Postamt diese immer weitergehenden Verständigungen mit Bern erreicht hatte, war es dem Direktorium ein leichtes, viel eigenwilliger seine Interessen durchzusetzen.

Zürich hatte das grösste finanzielle Interesse an der Spedition der italienischen Post, der baslerisch-italienische Briefverkehr nahm immer mehr zu. Seit 1770 musste das Basler Postamt jährlich 600 Gulden für die italienische Briefspedition bezahlen, da deren Gewicht 2440 Unzen weit überschritten hatte. Fünf Jahre später stellte das Zürcher Postamt infolge des Anwachsens des Gewichts des italienischen Briefsackes auf 3900 Unzen, neue Forderungen. Die 1770 vereinbarten 100 Gulden Mehrentschädigung ständen in keinem Verhältnis „mit der ihrerseits zugenommenen Belästigung" (30). Die Basler suchten die Zürcher Klagen mit „guten und scheinbaren" Gründen abzutun. Um lange Unterhandlungen war es diesmal den Zürchern nicht zu tun. Man kündigte kurzerhand den Vertrag. „Sie wollten durchaus einen neuen Vertrag haben oder man sollte sich hierseits verstehen, ihnen 12 Kreuzer pro Unze (für die den festgesetzten Grenzbetrag überschreitenden Briefe) zu bezahlen". Die Angelegenheit wurde vom Basler Direktorium reiflich erwogen, schliesslich verstand man sich zu einer Vergütung von 10 Kreuzern für die Unze (31). Der Vorschlag wurde in Zürich nicht sogleich angenommen, er scheint aber dann doch durchgedrungen zu sein, denn 1794 erhebt das

Zürcher Direktorium plötzlich die Forderung der Nachzahlung von 10 Kreuzern pro Unze, soweit das Gewicht von 3600 Unzen überschritten worden sei. Zürichs Guthaben konnte sich aber nur auf die Zeit von 1789—1794 beziehen, denn seit 1789, dem Jahre des Ausbruchs der französischen Revolution, war der italienische Brieftransport rapid angewachsen (32)[46]. Leider hatten die Zürcher vergessen, ihr Guthaben jährlich zu erheben. Sie verlangten nun für 15900 Unzen Briefe die Nachzahlung, was einer Summe von 2650 Gulden entsprach. Die „Committierten zum Postwesen", die mit der Beurteilung der Sachlage beauftragt worden waren, anerkannten die Zürcher Forderung. Man war lediglich erstaunt, dass das dortige Direktorium so spät sein Guthaben geltend machte (33).

Die Beziehungen mit den übrigen Postämtern wurden erfreulicherweise nicht mehr gestört. Bloss in den Kursführungen fanden jeweilen Änderungen statt, meist Folgen des rapid zunehmenden Postverkehrs. Leider ist es nicht möglich diese Zunahme durch die Kursregulierungen einigermassen zu charakterisieren. Man darf nicht vergessen, dass die Verkehrszunahme durch den Wechsel der Transportmittel einigermassen bewältigt werden konnte, die Einführung neuer Kurse war deshalb nicht gleich notwendig. Der reitende Bote erhielt zuerst ein zweites oder sog. „Bastpferd", genügte das nicht mehr, dann versah ein Kutschenkurs die Postspedition. Die Kutsche war zweifellos das leistungsfähigere Transportmittel wie der reitende, oder gar der Fussbote!

Die Frankfurter Postroute hatte sich im Laufe der Zeit derart bewährt, dass ein zweiter Kutschenkurs eingerichtet werden konnte (1784). Die Rentabilität dieser Postlinie rechtfertigte die Einführung einer zweiten Kut-

---

[46] Einige Zahlen mögen dies kurz illustrieren. Das Gewicht der von Basel nach Zürich spedierten Briefe betrug 1779 zirka 2340 Unzen; bis 1789 gab es nur kleine Veränderungen. Das Gewicht betrug in diesem Jahre 3794 Unzen. 1794 wog der Briefsack bereits 4673 Unzen. Berücksichtigen wir den Zürich—Basel-Verkehr, so betrug das Gesamtgewicht im Jahre 1789 6315 und fünf Jahre später 8597 Unzen (34).

sche, spedierte man doch im vergangenen Jahre 1783 für zirka 7—8000 Gulden und 1794 bereits für 15—16 000 Gulden Briefe (35). Den Gewinn aus dem Geldtransport schätzte man pro Jahr allein auf 250 Gulden.

Die Zunahme des Reichspostverkehrs wirkte sich auch auf die Berner-Kurse aus. Das Berner Postamt wollte im Jahre 1778 die Landkutsche durch Fourgons für Pakete, Waren und Contanti (Geldsendungen) nebst einer Postchaise für zwei Personen ersetzen (36). Letztere werde von den Herren, der Fourgons von den Dienern benützt. Nach echter Basler Tradition war man in den Kreisen des Direktoriums wenig für das Projekt eingenommen. Den Fischerschen Gedanken, mit dem Fourgon noch zwei Personen spedieren zu können, hielt das Direktorium für undurchführbar (37), doch verstand es sich nach längerem Widerstreben zu einer probeweisen Durchführung für ein Jahr. Der proponierte Chaisendienst war als Ersatz für den Botenkurs gedacht[47]. Die Ersetzung der Fussbotenkurse, durch die zweimal wöchentlich verkehrende Chaise, schien sich als notwendig erwiesen zu haben. Sie rentierte derart, dass gegen Ende des Jahrhunderts (1793) die zweiplätzige Kutsche durch eine vierpferdige mit vier Plätzen ersetzt wurde (38).

Selbst im Bistum machte sich der steigende Postverkehr bemerkbar. Es ist vor allem Jean Jacques Brodhag, der die Entwicklung der Post förderte (39). Als Privatsekretär des Bischofs wollte er sie erst pachten, aber der Bischof ging nicht darauf ein; er ernannte ihn dagegen zum „Directeur du bureau des postes de Porrentruy" (40). In dieser Zeit vermittelte ein sehr schlechter Wagenkurs den Postverkehr mit Basel. Brodhag suchte diesen zu verbessern; er erhielt vom Bischof auch das Recht, auf seine Kosten einen „Voiture publique servant de messagerie", zwischen Porrentruy und Basel,

[47] Bekanntlich sah der Postvertrag von 1683 neben der Messagerie noch einen Botenritt vor, der nie geändert wurde. Nur 1742 bestimmte man, dass der Bote bis in die Klus gehen solle und nicht mehr bis Balsthal. In der Klus trifft er mit dem Berner Kurier zusammen, so dass der Fussbote Önsingen–Balsthal überflüssig wird.

über Delémont—Laufen—Reinach zu etablieren, der wöchentlich zweimal zwischen den beiden Städten verkehrte (41). Vertragliche Abmachungen mit dem Postamt Basel (1792) sicherten die neuen Kurse. Die neue Regelung bewirkte auch einen Anschluss der Posten aus Locle—Chaux-de-Fonds, Biel und aus dem Münstertale an die Pruntruter-Kurse (42).

Mit dem Einrücken der Franzosen und dem Sturze der bischöflichen Herrschaft in den Jahren 1792—93 veränderte sich die Lage. Die Franzosen errichteten drei Postbureaux in Pruntrut, Delsberg und Laufen, deren Postdirektoren durch das Volk gewählt wurden. In Delsberg war die Tochter Brodhags die Glückliche; die Franzosen anerkannten sie aber nicht. Ebenso wurde die spätere Wahl Brodhags zum Postverwalter von Delsberg annulliert; man verhaftete ihn sogar und entsetzte ihn seines Amtes (43). Die Abschaffung der Kutsche und Ersetzung durch Botenritte war eine weitere Folge (44).

Die Koalitionskriege gegen das revolutionäre Frankreich hatten eine gewaltige Zunahme des Postverkehrs zur Folge. Da der direkte Verkehr zwischen Frankreich und Deutschland unterbrochen war, sandte die Reichspost die nach Frankreich bestimmten Briefe über Basel. Das Direktorium nützte die günstige Gelegenheit aus und verlangte eine entsprechende Vergütung (45). Ähnlich gestalteten sich die Verhältnisse mit dem französischen Postamt. Die Agence nationale erkundigte sich beim Direktorium, ob der französisch-nordwestdeutsche Briefverkehr (nach Hamburg) nicht über Basel geleitet werden könnte. Das Basler Postamt war gerne bereit, nur bedauerte es, nicht in direkten Beziehungen mit diesen Gebieten zu stehen. Dergleichen Briefe könnten jedoch Kaufleuten, die nach diesen Gegenden reiten, mitgegeben werden. Nur wäre es angenehmer, wenn man an Stelle des Wortes „Citoyen", das in Deutschland Aufsehen errege, das Wort Monsieur setze, um „allfalsigen Anständen" auszuweichen (46). Die dadurch erfolgte Zu-

nahme des Postverkehrs war derart, dass mit dem vorhandenen Personal die Arbeit nicht mehr bewältigt werden konnte (47).

Die politischen Ereignisse in Frankreich blieben auch nicht ohne Einfluss auf die kleine Schweiz. Der Staatenbund wurde durch die Helvetik abgelöst. Damit hörte mit dem Jahre 1798 die selbständige Postverwaltung der Stände auf. Die neue Zeit forderte eine Neuorganisation der Verhältnisse. Die Helvetik zentralisierte das Postwesen. Eine schweizerische Post ersetzte die vielen, oft in ihren Interessen sich kreuzenden selbständigen Standespostämter. Auf einer Konferenz der Postmeister von Zürich, Bern und Basel mit dem helvetischen Finanzminister wurde der Plan einer Vereinheitlichung des Postwesens besprochen; diese drei Städte sollten je ein Hauptpostamt bekommen. Vergebens suchte man das Postwesen in Basel der Stadt zu erhalten; man machte an andere schweizerische Ämter entsprechende Vorschläge die Post zu pachten. Die Auflösung des Direktoriums und seine Ersetzung durch eine Postkommission sanktionierte die neuen Verhältnisse (48).

IV. Anhang.

1. Literaturverzeichnis

der im Text angeführten Werke.

Baumann, Gotthilf: Das bernische Strassenwesen bis 1798. Diss. Bern 1924.
Belloc, Alexis: Les postes françaises. Paris 1886.
v. Beust, J. H.: Versuch einer ausführlichen Erklärung des Postregals. 3 Bände. 1748.
Görs, G.: Das Thurn und Taxis'sche Postwesen. Diss. 1907.
Goller, Engelbert: Jakob Henot. Diss. Bonn 1910.
Heidegger, H.: Über das Reisen in der Schweiz. Zürich 1792.
Helmecke, R.: Die Personenbeförderung durch die deutschen Posten. Diss. Halle 1913.
Henrioud, Marc: Le service des postes dans L'evêché de Bâle. 1919.
Hoch, Ch.: Die ersten Posteinrichtungen in der Schweiz. Berner Taschenbuch 1884.
Krebel, G. F.: Die vornehmsten europäischen Reisen. 3 Bände. Hamburg 1783.
Le Quien de la Neufville: Origine des postes chez les anciens et chez les modernes. Paris 1708.
Löffler, Karl: Geschichte des Verkehrs in Baden. 1910.
Löper, Karl: Zur Geschichte des Verkehrs in Elsass-Lothringen. 1873.
Meiners, C.: Briefe über die Schweiz. 2 Bände. Berlin 1784.
Müller, H.: Die Fischer'sche Post in Bern. Bern 1916.
Ochsenbein, Aug.: Die Entwicklung des Postwesens der Republik Solothurn 1442—1849. Diss. Bern 1926.
Paulian, Louis: La poste aux lettres. Paris 1887.
Reichard: Guide des voyageurs en Europe. 2 Bände. Weimar 1793.
— Guide des voyageurs en France. Weimar 1818.
— Der Passagier auf der Reise in Deutschland. Weimar 1803.
Rotach, A.: Das Postwesen der Stadt St. Gallen. St. Gallen 1910.
Rothschild, Arthur de: Histoire de la poste aux lettres. Paris 1879.
Stäger, J. A.: Das schweizerische Postwesen zur Zeit der Helvetik. 1879.
Spielmann, S. E.: Das Postwesen der Schweiz. Diss. Bern 1920.
Serre, Edmond: Geographie et histoire des postes et des télégraphes. Paris 1879.
Stucki, A.: Grundriss der Postgeschichte. Bern 1909.
Zeiller, Martin: Itinerarium Galliae oder Raissbeschreibung durch Frankreich. Strassburg 1634.
— Itinerarium Germaniae oder Teutsches Reyssbuch durch Hoch und Nider Teutschland. Strassburg 1632.
— Itinerarium Italiae. 1640.
— Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae. Frankfurt 1654.

Verzeichnis der Quellenangaben.

Abkürzungen.

Post = Postakten.
N. 1. = Protokolle des kaufmännischen Direktoriums, die dritte bei den Zitaten angegebene Zahl gibt die Nummer des Bandes an.

Zu Abschnitt I: Das kaufmännische Direktorium und das Postamt.

1) Ratsprotokoll.
2) Ratsprotokoll, 25. Februar 1658.
3) Leichenpredigt.
4) Leichenpredigt.
5) Post A_2, 30. Juli 1659.
6) Ratsprotokoll, 5. Juni 1661.
7) Post A_2.
8) Post A_2.
9) Post A_2.
10) Post A_2.
11) Ratsprotokolle.

Zu Abschnitt II: Das Postamt.

1. Die Organe der Post.

1) N. 1. 18., S. 37.
2) N. 1. 26., S. 129 und 189 f.
3) Post E_1, 1741.
4) N. 1. 23., S. 219 f., Post E_2
5) Post E_6.
6) N. 1. 15., S. 262.
7) Handel und Gewerbe, B_1, 6. Sept. 1723.
8) N. 1. 22., S. 150, 11. Nov.
9) N. 1. 18., S. 723.
10) N. 1. 22., S. 405.
11) N. 1. 7., S. 201, 18. August.
12) N. 1. 12., S. 459.
13) N. 1. 18., S. 146, 1758.
14) N. 1. 18., S. 720 f., 1752
15) N. 1. 22., S. 413.
16) N. 1. 22., S. 471, 527, 530.
17) N. 1. 14., S. 39, 9. Mai 1741.
18) N. 1. 21., S. 103.
19) N. 1. 24., S. 229.
20) N. 1. 5., S. 137, 143.
N. 1. 8., S. 382—94.
N. 1. 22., S. 462—69, Post E
21) Siehe Leichenpredigt.
22) Post E_3.
23) Leichenpredigt.
24) Leichenpredigt.
25) N. 1. 22., S. 417, 429 f.
26) N. 1. 26., S. 262—66.
27) N. 1. 9., S. 198.
28) N. 1. 8., S. 69.
29) Post C_8.
30) N. 1. 4., S. 505.
31) N. 1. 5., S. 228.
N. 1. 7., S. 66.
N. 1. 6., S. 74 f.
32) z. B. N. 1. 15., S. 7.
33) Post E_2.
34) N. 1. 5., S. 68.
35) N. 1. 10., S. 188, 196 f.
36) N. 1. 12., S. 219.
37) z. B. 22. Januar 1734.
38) z. B. N. 1. 13., S. 225.
N. 1. 12., S. 694.
39) N. 1. 22., S. 114.
40) N. 1. 23., S. 219 f., 1773.
41) N. 1. 5., S. 144—53.
N. 1. 20., S. 474 f., Post E_2.
42) Post C_6.
43) N. 1. 20., S. 475 f.
N. 1. 17., S. 170 f.
N. 1. 5., S. 144—53.

2. Der Postbetrieb.

1) N. 1. 12., S. 530, 355.
2) v. Beust, II., S. 1196 f.
3) N. 1. 20., S. 334, 341.
4) N. 1. 4., S. 505 f.
5) N. 1. 13., S. 300—310.
6) N. 1. 5., S. 144—53, Post E_2.
7) N. 1. 20., S. 271 f.
8) N. 1. 1., S. 4—14.
9) N. 1. 22., S. 550.
10) N. 1. 21., S. 416.
11) vergl. Reichard, Guide en Europe, S. 465.

Zu Abschnitt III: Die Postpolitik des kaufmännischen Direktoriums.

1. Einleitung.

a. Die Usancen des Postverkehrs.

1) N. 1. 8., S. 120.
2) N. 1. 17., S. 170 f.
3) N. 1. 17., S. 175—77.
4) N. 1. 7., S. 193 f.
5) N. 1. 4., S. 81.
N. 1. 17., S. 458.
6) Post S_2.
7) N. 1. 15., S. 455.

b. Das mitteleurop. Verkehrsnetz.

1) Goller, S. 18 f.
2) Zeiller, It. Ital., S. 29.
3) Zeiller, It. Germ., S. 218 f. und 316 f.
4) Zeiller, It. Germ., S. 309.
5) Beust, I., S. 242.
6) Helmecke, S. 15.
7) Beust, I., S. 237.
8) Zeiller, It. Germ., S. 546.
9) Vergl. Reichard, Guide des voyageurs, I., S. 761.
10) Zeiller, It. Germ., S. 335 f.
11) Zeiller, It. Germ., S. 559 f.
— It. Ital., S. 29.
Krebel, I., S. 241 f.
12) Zeiller, It. Germ., S. 193 f., 306 f.
13) Reichard, Guide en Europe, S. 752 f.
14) Zeiller, It. Germ., S. 540.
15) Zeiller, It. Germ., S. 200.
16) Reichard, Guide en Europe, S. 737.
17) Zeiller, It. Germ., S. 269—91.
18) Zeiller, It. Ital., S. 29.
19) Reichard, Guide en Europe, I., S. 361.
20) Meiners Briefe, II., S. 90.
21) Zeiller, It. Ital., S. 29 und It. Germ., S. 547.
22) Reichard, Guide en Europe, I., S. 356 f.
23) Zeiller, It. Ital., S. 29.
24) Zeiller, It. Ital., S. 51.
25) Zeiller, It. Gall., S. 279 f.
Krebel, S. 3 f. und Reichard, Guide en Europe, S. 206 f.
26) Reichard, I., Guide, S. 198 f.
27) Reichard, I., Guide en Europe, S. 152 f.
28) Zeiller, It. Gall., S. 485—90.
29) Reichard, Guide en Europe, S. 205 und Zeiller, It. Gall., S. 426.
30) Zeiller, It. Gall., S. 229—240.
31) Zeiller, It. Gall., S. 501 f.
32) Zeiller, It. Gall., S. 388—414.
33) Zeiller, It. Ital., S. 37—39.
34) Reichard, Guide en Europe, S. 345—48.
35) Zeiller, It. Ital., S. 41—45.
36) Zeiller, It. Ital., S. 85—88, 91 f.
37) Zeiller, It. Ital., S. 45—55.
38) Zeiller, It. Ital., S. 28.
39) Reichard, Guide en Europe, I., S. 359.

c. Die Postverhältnisse in Mitteleuropa.

1) v. Beust, I., S. 43—47.
2) Belloc, S. 23.
3) Belloc, S. 17.
4) Stucki, S. 43.
5)
6) Vergl. Art. 1 des Edikts von Louis XI., Belloc, S. 23.
7) Paulian, S. 26, bei Belloc aber unter Richelieu, S. 50.
8) Serre, S. 345.
9) Belloc, S. 17 f.
10) Belloc, S. 19.
11) Belloc, S. 43.
12) Rothschild, S. 33.
13) Belloc, S. 116.
14) Le Quien, S. 75.
15) Im Jahre 1643, Belloc, S. 79.
16) Beust, I., S. 192 und II., S. 697.
17) Beust, I., 152.
18) Beust, S. 144.
19) Görs, S. 16 f.
20) Spielmann, S. 24.
21) H. B. L. S. (Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz).
22) Vergl. die Arbeit von Müller und den Artikel „Fischer" im H. B. L. S.

3. *Die Verteidigung des Postregals.*

1) Ratsprotokoll, 16. August 1682.
2) Post R_1, 3. Dez. 1681.
3) Post R_1.
4) Post R_1.
5) Post S_1, Mai 1690.
6) Ratsprotokoll, 18. Juli 1683.
7) Post Q_1, 11. März 1690.
8) Post Q_1, 13. März 1690.
9) Missiven, 31. Mai 1690.
10) Post Q_1, Mai 1691.
11) Post Q_1, 11. Mai 1691.
12) Post Q_1, 17. Mai 1691.
13) Post Q_1, 18. Mai 1691.
14) Ratsprotokoll, 23. Mai 1691.
15) Post Q_1, 26. Mai 1691.
16) Post Q_1, 16. Juni 1691.
17) Post Q_1,
18) Post Q_1.
19) Post Q_1.
20) Post Q_1, Dez. 1698.
21) Post Q_1, 30. August 1698.
22) Ratsprotokoll, 21. Sept. 1698. Ratsprotokoll, 26. Sept. 1698.
23) Post Q_1, 19. Okt. 1698. Ratsprotokoll, 22. Okt. 1698.
24) Post Q_1, 7. Dez. 1698. Ratsprotokoll, 30. Nov. 1698.
25) Ratsprotokoll.
26) Löffler, S. 156.
27) H. B. L. S. (Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz), Art. Fischer, Müller, S. 47, 59 f., Spielmann, S. 34, 84.
28) Siehe Abhandlung von Hoch.
29) Ratsprotokoll, 13. Jan. 1703 und 10. Februar 1703.
30) Post Q_1, Brief des Taxis an den Kaiser, 5. Aug. 1705.
31) Post Q_1, 23. Sept. 1705.
32) Post Q_1, 19. Sept. 1705. Post Q_1, 25. Mai und 7. November 1705.
33) Ratsprotokoll, 19. Sept. 1705 und 13. März 1706.
34) Ratsprotokoll, 13. März 1706.
35) Post Q_1, 17. März 1706.
36) Post Q_1, 16. März 1706.
37) Post Q_1, 27. März 1706 und Ratsprotokoll S. 137, 1706.
38) Post Q_1.
39) Post Q_1.
40) Post Q_1, 28. Nov. 1707.
41) Post Q_1.
42) Post Q_1, 8. Jan. 1709.
43) Post Q_1, 14. Jan. 1709.
44) Post Q_1, 15. Jan. 1709.
45) Post Q_1, 17. Jan. 1709. Post Q_1, 25. Jan. 1709. Post Q_1, 20. Jan. 1709.
46) Post Q_1, 27. Febr. 1709.
47) Post Q_1, 14. März 1709.
48) Post Q_1, 26. März 1709.
49) Post Q_1, 25. Mai 1709. Ratsprotokoll, 15. Juni 1709.
50) Post Q_1, 27. Juni 1709.
51) Post Q_1, 29. Juni 1709.
52) Post Q_1, 16. Juli 1709.
53) Post Q_1, 27. Nov. 1709.
54) Post P_1, und Abschiede April 1686. Konferenz in Gersau von Uri und Luzern.
55) Post P_1, Erkanntnus von Luzern, 1693.
56) Post P_1, 21. Aug. 1709.
57) Post P_1, 21. Aug. und 6. September 1709.
58) N. 1. 1., 21. Nov. 1709.
59) Post P_1, 16. Nov. 1709.
60) N. 1. 1., S. 8, 10, 52.
61) Post P_1, 1. Okt. 1710.
62) Abschiede 1711, 5. Juli, Tagsatzung in Baden.
63) Post P_1, 17. Nov. 1711. Post P_1, 29. Nov. 1711.
64) N. 1. 2., 31. Okt. 1711.
65) N. 1. 2., S. 49—51.
66) N. 1. 2., S. 52.
67) N. 1. 2., S. 58.
68) N. 1. 2., S. 65 f., 12. Jan. 1712.
69) N. 1. 2., S. 121—28 und Post P_1, 16. April 1712.
70) N. 1. 2., S. 264 f.
71) Post P_1, 6. Juli 1711.
72) N. 1. 3., S. 64—67, Post P_1, 16. März 1713.
73) N. 1. 3., S. 73 f., Post P_1, Memorial.
74) N. 1. 3., 22. April 1713 (Forcard an Melzi).
75) N. 1. 3., S. 151.
76) N. 1. 3., S. 151 f.
77) N. 1. 3., S. 155—57 und Post P_1.
78) N. 1. 3., S. 183—92.
79) N. 1. 3., S. 209 f.
80) N. 1. 3., S. 245 f.
81) N. 1. 3., S. 218 f.
82) N. 1. 3., 20. Aug. 1713.
83) Post P_1, 20. Okt. 1712.
84) N. 1. 3., S. 261—64.

85) N. 1. 4., S. 149 f.
86) Post P_1, 30. Aug. 1713.
87) N. 1. 3., S. 395 f.
88) N. 1. 4., S. 330 f.
89) N. 1. 4., S. 330 f.
90) Post P_1, 10. Okt. 1713.
91) N. 1. 5., S. 644—48.
92) N. 1. 3., S. 227—31.
93) N. 1. 3., S. 265—73, Aug.
94) N. 1. 3., S. 289.
95) N. 1. 4., S. 66—70, Jan. 1714.
96) N. 1. 4., S. 71—77.
97) N. 1. 4., S. 317 f.
98) N. 1. 4., S. 324.
99) Post P_1, 1710.
100) N. 1. 6., S. 737—44.
101) Müller, S. 67.
102) Post O_1, 20. Jan. 1682.
103) Müller, S. 87.
104) Post O_1, 17. Febr. 1683.
105) Post O_1, 17. Febr. 1683.
106) Post O_1, 16. Jan. 1683.
107) Post O_3, 20. Jan. 1666.
108) Henrioud, S. 3.
109) Henrioud, S. 22 f.
110) Henrioud, S. 24.
111) Postakten C_1, Rechnungswesen.
112) N. 1. 3., S. 409 f., Post C_4.

4. Der Aufschwung des Basler Postverkehrs.

1) N. 1. 7., 58.
2) N. 1. 7., S. 345—47, 350, 396, 402.
3) N. 1. 7., S. 461—70.
4) N. 1. 7., S. 632.
5) N. 1. 7., S. 634.
6) N. 1. 7., 18. Jan. 1723 und Post P_1.
7) Siehe Abschiede.
8) N. 1. 8., S. 66 und Post P_1, Juli 1723.
9) N. 1. 8., S. 137.
10) N. 1. 8., 15. Okt. 1723.
11) N. 1. 8., 15. Okt. 1723.
12) N. 1. 8., S. 131.
13) N. 1. 3., S. 150 f.
14) N. 1. 8., S. 157—160.
15) N. 1. 8., S. 126—180, 89 f., 1724.
16) N. 1. 7., S. 190—93.
17) N. 1. 6., S. 99.
18) N. 1. 6., S. 98.
19) N. 1. 7., S. 114 f., 26. Mai 1721.
20) N. 1. 7., S. 183 f.
21) N. 1. 7., S. 100 f.
22) N. 1. 7., S. 194—199.
23) N. 1. 7., S. 103, 30. März.
24) N. 1. 6., S. 111.
25) N. 1. 7., S. 151.
26) N. 1. 7., S. 171 f.
27) N. 1. 7., S. 182 f.
28) N. 1. 7., S. 139—149.
29) N. 1. 7., S. 172.
30) N. 1. 7., S. 131.
31) N. 1. 7., S. 247.
32) N. 1. 7., S. 216.
33) N. 1. 7., S. 248, 1. Okt.
34) N. 1. 7., S. 249.
35) N. 1. 7., S. 488.
36) N. 1. 7., S. 594.
37) N. 1. 7., 25. Juni.
38) N. 1. 7., S. 488—536.
39) N. 1. 7., S. 251 f., 326 f.
40) N. 1. 7., S. 555—560.
41) N. 1. 8., S. 161—166.
42) N. 1. 7., S. 130.
43) N. 1. 7., S. 201.
44) N. 1. 8., S. 199 f.
45) N. 1. 8., S. 201—208, Febr. 1724.
46) N. 1. 8., S. 203.
47) N. 1. 8., S. 209—211.
48) Post R_1, Persönliche Akten, 23. März bis 18. April 1724.
49) N. 1. 8., S. 258 f.
50) N. 1. 8., S. 260, 26. April 1724.
51) N. 1. 8., S. 275 f., 6. April 1724.
52) N. 1. 8., S. 295.
53) N. 1. 9., S. 39.
54) N. 1. 17., S. 297 f. u. Abschiede.
56) N. 1. 18., S. 219.
57) N. 1. 10., S. 43, 1728.
58) N. 1. 10., S. 90—97, 1728.
59) N. 1. 17., S. 657 f., 1753.
60) N. 1. 18., S. 662.
61) Henrioud, S. 24.
62) Henrioud, S. 28.
63) Henrioud, S. 35.
N. 1. 18., S. 443 f.
64) N. 1. 12., S. 300.
65) N. 1. 13., S. 585.
66) N. 1. 13., S. 694.
67) N. 1. 17., S. 77 f.
68) Post C_1.
69) Löffler, S. 140.
70) N. 1. 15., S. 455.

71) N. 1. 15., S. 470—484.
72) N. 1. 15., S. 497 f.
73) N. 1. 16., S. 64—69.
74) N. 1. 16., S. 86 f., 106 f.
75) N. 1. 16., S. 121.
76) N. 1. 16., S. 149.
77) N. 1. 16., S. 169.
78) N. 1. 16., S. 182 f.
79) N. 1. 16., S. 217.
80) N. 1. 16., S. 218.
81) N. 1. 16., S. 277.
82) N. 1. 17., S. 118 f.
83) N. 1. 17., S. 109.
84) N. 1. 18., S. 243.
85) N. 1. 17., S. 97.
86) N. 1. 17., S. 104.
87) N. 1. 16., S. 689.
88) N. 1. 17., S. 29.
89) N. 1. 17., S. 108.
90) N. 1. 17., S. 142.
91) N. 1. 17., S. 158.
92) N. 1. 17., S. 237.

5. Die Postgeschichte der letzten Jahrzehnte.

1) N. 1. 16., S. 297, 301.
2) N. 1. 21., S. 538 f.
3) N. 1. 23., S. 98 f.
4) N. 1. 23., S. 102—111.
5) N. 1. 23., S. 80 f.
6) N. 1. 23., S. 116 f.
7) N. 1. 23., S. 125—133.
8) N. 1. 23., S. 148, 27. Nov.
9) N. 1. 23., S. 150 f.
10) N. 1. 23., S. 199—210.
11) N. 1. 23., S. 247 f.
12) Post P_3, 24. März 1778.
N. 1. 23., S. 626—632.
13) N. 1. 23., S. 659 f.
14) N. 1. 23., S. 637—667.
15) N. 1. 26., S. 194 f.
16) N. 1. 23., S. 175 f., 452—456, 458—462.
17) N. 1. 23., S. 452—456.
18) N. 1. 23., S. 509.
19) N. 1. 23., S. 617—619.
20) N. 1. 23., S. 617 f.
21) Post P_1, 24. März 1778.
22) N. 1. 23., S. 663.
23) N. 1. 24., S. 262 f.
24) Post P_1, 9. März 1784.
25) N. 1. 24., S. 268.
26) N. 1. 24., S. 280.
27) N. 1. 24., S. 298 f.
28) N. 1. 24., S. 306.
29) N. 1. 24., S. 331 f., Dez. 1784.
30) Post P_1, 1770—71.
31) Kop.-Buch, S. 221—224.
32) Kop.-Buch, S. 224.
33) Post P_1, 1795.
34) Post P_1, 1796.
35) Kop.-Buch, S. 229—233.
36) N. 1. 23., S. 645.
37) N. 1. 23., S. 669—73, 679, 699.
38) N. 1. 23., S. 715 f.
N. 1. 25., S. 552 f.
39) Henrioud, S. 44.
40) Henrioud, S. 44, 29. März 1779.
41) Henrioud, S. 48.
42) N. 1. 25., S. 309 f., 344—347, 374 f., 382, Post O_3.
43) Henrioud, S. 61 f.
44) N. 1. 26., S. 27 f.
45) Kop.-Buch, S. 8—11.
N. 1. 25, S. 508 f.
46) N. 1. 25., S. 105 f., 16. Okt. 1794.
47) N. 1. 26., S. 103 f.
48) N. 1. 26., S. 528—533, Juni 1798.

Vita.

Ich, Carl Leo Baumann von Basel, wurde am 8. November 1901 als Sohn des Leo Baumann, Restaurateur in Basel, und der Anna geb. Brodhag, in Basel geboren. Nach Absolvierung der hiesigen Realschulen bestand ich im Herbst 1920 die Realmaturität. An den Universitäten Basel (W.-S. 1920 bis Frühling 1921 und Frühling 1922 bis Sommer 1926) und Freiburg i. Br. (S.-S. 1921 und W.-S. 1921/22) studierte ich National-Oekonomie. Vorlesungen habe ich gehört bei den Herren Prof. Bächtold, Bauer, Diehl, Häberlin, Joël, Landmann, Mangold, Michels, Mombert, Ruck, Simonius, Stückelberg, Schulze-Gävernitz, Walb, Wieland, Witkop.

Die Dissertation entstand unter Leitung meines verehrten Lehrers Herrn Prof. Jul. Landmann, dem ich an dieser Stelle für seine Anregungen herzlich danken möchte.